TYGODNIK

CENA 3 ZŁ

16
1241

20. 04. 1975

SKRZYDLATA POLSKA

Spadochroniarstwo w Związku Radzieckim ma bogate tradycje i wielu młodych, świetnie wyszkolonych mistrzów tego sportu. Aż 12 nowych rekordów świata ustanowili oni na ostatnich mistrzostwach ZSRR. Na zdjęciu: Jedna z zawodniczek radzieckich w oczekiwaniu na swoją kolej startu.

Zdjęcie: B. KOSZEWSK

NA HORYZONCIE

SIŁA WSPÓŁTWORZĄCA

Od przeszło trzech dziesięcioleci Wojska Lotnicze spełniają w systemie naszych Sił Zbrojnych ważną i odpowiedzialną rolę. Dysponując nowoczesnym sprzętem lotniczym, technicznym oraz doskonałym uzbrojeniem wnoszą liczący się wkład w umocnienie mocy obronnej naszego kraju. Siłą współtworzącą lotniczą gotowość bojową oraz stan moralno-polityczny Wojsk Lotniczych są organizacje i instancje partyjne.

Właśnie niedawno obradowała w Poznaniu V Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR Wojsk Lotniczych. Jak stwierdzono w toku obrad, miniony okres charakteryzował się w lotnictwie wojskowym powszechnym zaangażowaniem żołnierzy w codziennej służbie i pracy oraz społeczną aktywnością środowisk lotniczych. Organizacje partyjne skutecznie wspierały wysiłki dowódców i aparatu politycznego sztabów oraz jednostek lotniczych w efektywnym rozwiązywaniu złożonych problemów dowodzenia, szkolenia i wychowania wojsk. Owocem tych działań był dalszy wzrost gotowości bojowej, dobre wyniki szkoleniowe, intensywny rozwój ruchu przodownictwa, współzawodnictwa i nowatorstwa oraz poprawa warunków socjalno-bytowych.

Wojska Lotnicze uzyskały wysokie oceny podczas ćwiczeń i inspekcji. Liczne inicjatywy w szkoleniu przyczyniły się do znacznego zwiększenia bezpieczeństwa lotów i pogłębienia współdziałania z innymi rodzajami wojsk. Wszystko to sprzyjało wzrostowi kwalifikacji personelu latającego, o czym świadczy m. in. fakt, iż 70 procent pilotów posiada odznakę pilota I klasy.

Powszechnym stał się udział lotników wojskowych w pracach dla wojska oraz gospodarki narodowej, o czym niejednokrotnie w „Skrzydlatej" pisaliśmy. Warto tu podać, na przykład, że w ostatnich dwóch latach lotnicy zgłosili 660 wniosków usprawniających, które przyniosły w efekcie dziesiątki milionów złotych oszczędności. Lepiej wykorzystano zasoby materiałowe i posiadany sprzęt. Wiele korzyści przynoszą krajowi patenty pracowników Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych i Wojskowych Zakładów Naprawczych. Żołnierze w stalowych mundurach pomagali wielokrotnie rolnikom i budowlanym, że wspomnimy o znanych akcjach montażu powietrznego przy pomocy śmigłowców.

Poznańskim obradom partyjnym Wojsk Lotniczych towarzyszyła stała troska o ścisłe zespalanie pracy partyjnej z właściwą organizacją szkolenia i wychowania. Wskazywano na ważne zadania wszystkich ogniw partii w lotnictwie wojskowym, na konieczność utrzymania wysokiego tętna życia wewnątrzpartyjnego, co służyć będzie dalszemu doskonaleniu gotowości bojowej Wojsk Lotniczych.

W uchwale konferencji sprecyzowane zostały główne kierunki działania organizacji partyjnych Wojsk Lotniczych w najbliższych latach. Stwierdza się w niej m. in. że okres przygotowań do VII Zjazdu PZPR należy w pełni wykorzystać do ożywienia pracy ideowo-wychowawczej W pracy tej będą wykorzystane bogate tradycje bojowe i pokojowego okresu szkolenia jednostek Wojsk Lotniczych oraz tradycje polsko-radzieckiego braterstwa broni, czemu sprzyjają obchody 30-lecia zwycięstwa nad faszyzmem i 20 rocznicy podpisania Układu Warszawskiego.

Ikarus

W następnym numerze:

- W TROSCE O PASAŻERA I ZAŁOGĘ
- NA LĄDZIE, MORZU I W POWIETRZU
- CI WSPANIALI STUDENCI NA SWYCH TEKSTYLNYCH MASZYNACH LATAJĄCYCH
- TRZY KLASY SZYBOWCÓW NA MISTRZOSTWA ŚWIATA
- 2 PUŁK NOCNYCH BOMBOWCÓW „KRAKÓW"

Z LOTU PO KRAJU

KONFERENCJA PARTYJNA W WOJSKACH LOTNICZYCH Z UDZIAŁEM CZŁONKA BIURA POLITYCZNEGO, SEKRETARZA KC PZPR — JANA SZYDLAKA

W Poznaniu, 7 kwietnia br., obradowała V Konferencja Sprawozdawczo-Wyborcza PZPR Wojsk Lotniczych. W konferencji uczestniczył członek Biura Politycznego, sektretarz KC PZPR — **Jan Szydlak.** Obecni byli gospodarze Wielkopolski oraz przedstawiciele kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej. Podstawę do dyskusji stanowił referat programowy wygłoszony przez zastępcę dowódcy Wojsk Lotniczych do spraw politycznych gen. bryg. **Ludwika Sobieraja.**

W dyskusji wskazywano na zadania, których realizacja przyczyni się do dalszego doskonalenia gotowości bojowej naszego lotnictwa. W tym celu — podnoszono — należy koncentrować pracę na kształtowaniu ideowych i zaangażowanych postaw członków i kandydatów partii. Rozwijać trzeba inicjatywy, których celem jest usprawnienie organizacji pracy i szkolenia, kierowania, i dowodzenia oraz dalsza poprawa warunków socjalno-bytowych w jednostkach lotniczych. Kontynuując jakościowe umacnianie szeregów partyjnych, podnosić należy rangę podstawowych ogniw: grup partyjnych i POP. których zebrania winny być forum krytycznej weryfikacji opnii i postaw członków partii.

Na zakończenie dyskusji głos zabrał członek Biura Politycznego, sekretarz KC PZPR **Jan Szydlak,** który omówił aktualne problemy polityki partii wynikające z realizacji programu przyspieszonego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Przekazał także wszystkim żołnierzom Wojsk Lotniczych w imieniu Komitetu Centralnego PZPR i Pierwszego Sekretarza KC **Edwarda Gierka** serdeczne podziękowanie za dotychczasowe wyniki w szkoleniu i obywatelską postawę oraz wkład w rozwój gospodarki narodowej.

W uchwale konferencji sprecyzowano główne kierunki działania organizacji partyjnych Wojsk Lotniczych w najbliższych latach.

Uczestnicy konferencji sprawozdawczo-wyborczej wybrali nowe władze partyjne. Sekretarzem nowego Komitetu Partyjnego Wojsk Lotniczych został płk **Karol Janik.**

RADARY METEOROLOGICZNE BĘDĄ OSTRZEGAĆ PRZED BURZAMI

Powstające w Warszawie Narodowe Centrum Meteorologiczne zostanie wyposażone w sieć meteorologicznych stacji radarowych. Będą one kontrolować opady i zachmurzenie oraz zapewnią tzw. osłonę hydrologiczną południowej części kraju. Stacje radarowe rozmieszczone w Sudetach i Karpatach umożliwią szacowanie opadów w rejonach górskich, szybkie ustalenie wielkości deszczów zasilających górskie rzeki. Dzięki temu będzie można już w zarodku przewidywać powodzie.

System radarowy umożliwi obserwację dorzecza Sanu, Wisłoki, Wisłoka, Dunajca, Górnej Wisły i Odry, Górnej Raby, Nysy Kłodzkiej i Bystrzycy. Przewiduje się budowę czterech górskich stacji radarowych. Pierwsza z nich powstanie w Gorcach i umożliwi obserwację rejonu Dunajca, Wisłoki i źródeł Wisły. Następne stacje powstaną w dorzeczu Sanu, na Śląsku i Górach Sowich.

Powstanie także sieć meteorologicznych stacji radarowych na nizinach, w celu obserwacji zachmurzenia i wykrywania ognisk burzowych. Pozwolą one uzyskać obraz zachmurzenia w skali całego kraju.

Przewiduje się także nawiązanie ścisłej współpracy w dziedzinie meteorologicznych obserwacji radarowych z innymi krajami RWPG. Radary meteorologiczne zapewnią cenne informacje dla różnych dziedzin gospodarki, m.in. komunikacji lotniczej i drogowej, górnictwa odkrywkowego, gospodarki komunalnej, budownictwa wysokościowego i tym podobnych.

SYMPOZJUM NAUKOWE LOTNIKÓW ASG

Z udziałem wiceministra Obrony Narodowej, Głównego Inspektora Szkolenia gen. broni **Eugeniusza Molczyka,** komendanta ASG gen. dyw. **Bolesława Chochy,** zastępcy dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Franciszka Kamińskiego** oraz przedstawicieli Wojska Polskiego odbyło się w Akademii Sztabu Generalnego sympozjum naukowe, które dotyczyło zastosowania bojowego śmigłowców szturmowych.

Współczesne poglądy na temat zastosowania, bojowego śmigłowców szturmowych przedstawił we wprowadzeniu do dyskusji gen. bryg. pil. **Zdzisław Żarski.** Poprzedziły ją ponadto referaty dotyczące: potrzeby wsparcia wojsk lądowych przez śmigłowce oraz zastosowanie bojowe śmigłowców na współczesnym polu walki.

Uczestnicy sympozjum obejrzeli także wystawę wydawnictw ASG, prezentującą śmigłowce szturmowe oraz bogato i nowocześnie wyposażone sale wykładowe lotników akademii. Przebywali również na poligonie, gdzie obejrzeli różne rodzaje uzbrojenia śmigłowców.

BADANIA GDAŃSKICH SPECJALISTÓW NAD WYKORZYSTANIEM LATAJĄCYCH DŹWIGÓW

Nowe, doskonalsze metody wykorzystania latających dźwigów, głównie śmigłowców typu Mi-8 o udźwigu ładunku od 3 do 4 ton w różnych warunkach atmosferycznych i terenowych, opracowywane są w Instytucie Budownictwa Lądowego Politechniki Gdańskiej w pracowni doc. dra **Jerzego Ziółko.** Badania gdańskich specjalistów wykorzystuje w praktyce dział montażowo-śmigłowcowy „Instalu w Nasielsku. Jest to jedyne w kraju przedsiębiorstwo budowlane mające w swojej ofercie usługowej roboty z udziałem latających dźwigów-śmigłowców.

GIEŁDA RACJONALIZATORÓW W 1 PLM „WARSZAWA"

Na pierwszą Giełdę Pomysłów Racjonalizatorskich zorganizowaną w 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" zgłoszono 34 projekty racjonalizatorskie. Impreza spotkała się z ogromnym zainteresowaniem. Jej celem było pokazanie dorobku ostatnich dwóch lat oraz dalsza aktywizacja ruchu racjonalizatorskiego i wynalazczego w najstarszej jednostce ludowego lotnictwa polskiego.

Spośród 34 zgłoszonych wniosków. 31 pomysłów racjonalizatorskich ułatwiających użytkowanie i obsługę sprzętu lotniczego przekazano do praktycznego wykorzystania. M.in. na uwagę zasługują przyrządy do zdejmowania kołpaka sprężarki oraz do zdejmowania opon z kół głównych samolotu, a także zestaw narzędzi do naprawy broni pułkowej.

W organizacji giełdy dużą pomoc okazał racjonalizatorom i wynalazcom pułkowym Socjalistyczny Związek Młodzieży Wojskowej, a przede wszystkim jej aktywiści.

SPOTKANIE Z ASTRONAUTĄ AMERYKAŃSKIM

Przebywający w Polsce astronauta amerykański pochodzenia polskiego, ppłk **Karol Bobko,** spotkał się 10 kwietnia br. z dziennikarzami, informując o przygotowaniach do wspólnego radziecko-amerykańskiego lotu „Sojuz—Apollo", jaki odbędzie się w połowie lipca br.

Astronauci amerykańscy jak również ekipa naziemnej kontroli lotu — powiedział ppłk **Bobko** — opanowała już język rosyjski w stopniu pozwalającym porozumiewać się w sprawach lotu. Przećwiczono wszystkie manewry i czynności jakie będą musiały wykonać obie załogi podczas spotkania i łącznej fazy eksperymentu.

Podczas lotu zostaną przeprowadzone badania, których za pomocą jednego tylko statku kosmicznego w ogóle nie można by wykonać np. fotografowanie korony słonecznej w czasie, gdy „Apollo" stworzy „Sojuzowi" sztuczne zaćmienie Słońca.

Największą korzyścią z lotów kosmicznych będzie lepsze poznanie Ziemi, jej zasobów naturalnych, oceanów i atmosfery — powiedział astronauta. Połączenie potencjałów różnych państw w opanowaniu Kosmosu zwielokrotnia efekty wykorzystania techniki kosmicznej.

W SKRÓCIE

● **W jednostce** Wojsk OPK stacjonującej na terenie Śląskiego Okręgu Wojskowego odbyła się konferencja popularnonaukowa, dotycząca udziału polskiego oręża w zwycięstwie nad niemieckim faszyzmem oraz znaczenia tego faktu dla przemian społeczno-politycznych kraju. Konferencja, którą otworzył płk dypl. pil. **A. Czernow,** zapoczątkowała w jednostkach Wojsk OPK obchody XXX-lecia zwycięstwa nad faszyzmem i XX-lecia Układu Warszawskiego.

● **Walne zgromadzenie** członków powołało nowy zarząd Aeroklubu Kieleckiego. Jego prezesem został **Jan Kosowski** — wicewojewoda. W skład zarządu weszli także: **Andrzej Radowicz** — prorektor Politechniki Świętokrzyskiej, **Tadeusz Rolak** — dyrektor Wydziału Budżetowo-Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego oraz **Gerard Bednarz** — dyrektor kieleckiej fabryki domów.

● **Członkowie** Aeroklubu Gliwickiego na swym walnym zgromadzeniu sprawozdawczo-wyborczym w dniu 5 kwietnia br. wybrali nowy Zarząd. Prezesem Aeroklubu Gliwickiego został mgr inż. **Waldemar Czyż,** dyrektor „Montochemu" w Gliwicach. Wiceprezesami — mgr inż. **Zbigniew Żarnowiecki,** dyrektor techniczny Zakładów Mechanicznych „Łabędy" oraz inż. **Adam Minc,** zastępca dyrektora „Biprokwasu" skarbnikiem **Ferdynand Bachowski,** inspektor Kuratorium Okręgu Szkolnego w Katowicach, a sekretarzem — **Edmund Mikołajczyk.**

WYDAWNICTWA

Nakładem Wydawnictwa „Interpress" ukazała się książka **Ryszarda Nazarewicza** pt. **„Polacy — spadochroniarze-zwiadowcy na zapleczu frontu wschodniego"**. Praca — zgodnie z zamierzeniem autora obejmuje przede wszystkim: działalność spadochroniarzy-Polaków, którzy przybyli na tyły frontu wschodniego, a więc na okupowane tereny Polski i Związku Radzieckiego, w celu prowadzenia na rzecz Armii Czerwonej rozpoznania strategicznego; działalność spadochroniarzy przeszkolonych przez Polski Samodzielny Batalion Specjalny, którzy z zadaniami rozpoznawczymi przybywali w latach 1943—1944 na tereny polski oraz Niemiec hitlerowskich, a także działalność grup spadochronowo-rozpoznawczych Sztabu Głównego Wojska Polskiego, przerzucanych na zaplecze armii hitlerowskiej w ostatniej fazie drugiej wojny światowej (1944—1945). W książce zamieszczono wiele ilustracji dokumentalnych. (Warszawa, 1974, str. 165, cena 25 zł.)

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **Wieńce** i kwiaty złożone zostały w licznych miejscach pamięci narodowej na Węgrzech, w ramach obchodów 30-lecia Węgierskiej Republiki Ludowej. 2 kwietnia uroczystość taka odbyła się również na cmentarzu wojskowym w Solymar pod Budapesztem, gdzie spoczywają prochy polskich lotników zestrzelonych przez hitlerowską artylerię przeciwlotniczą, gdy w sierpniu 1944 r. lecieli w Włoch na pomoc powstaniu w Warszawie.

● **W Ferganie** (ZSRR) odbyły się tradycyjne zawody spadochronowe o puchar Władysława Krestiannikowa. Na starcie stanęło 68 zawodników z Mińska, Barnaułu, Lwowa, Chabarowska i wszystkich radzieckich republik środkowo-azjatyckich. Rozegrano skoki na celność lądowania, przekazywanie pałeczki sztafetowej oraz skoki na akrobację.

● **Pożar** strawił hangar aeroklubu w Eichstätt (RFN). Kompletnemu zniszczeniu uległo 5 szybowców, 1 motoszybowiec oraz budynek kierownictwa lotów. Inny pożar, w hangarze aeroklubu Straubing-Wallmühle (RFN), pochłonął w marcu br. samolot Klemm-35 znanego pilota akrobacyjnego Seppa Hössla oraz dwusilnikowy samolot Pa-23 „Aztec". Przypuszczalną przyczyną pożaru było zwarcie w instalacji elektrycznej samolotu Pa-23. Spalił się również szybowiec Ka-2.

● **Amerykańska** szybowniczka Babs Nott w dniu 5 marca br. osiągnęła na szybowcu Schweizer 2-23 wysokość absolutną 10 424 m, bijąc dotychczasowy kobiecy rekord w kategorii szybowców dwumiejscowych Angielki R. Burns (z pasażerką J. W. Oetsch) — 9 519 m z roku 1967. Rekordowy lot odbył się w Colorado Springs.

● **Fayence,** znany francuski ośrodek lotów szybowcowych w Prowansji, zagrożony jest w swym istnieniu. Władze wojskowe, chcąc powiększyć teren znajdującego się pod Fayence poligonu artyleryjskiego, „zaanektowały" do swych potrzeb cały obszar łańcucha górskiego położonego na płn. zach. od Fayence, zakazując tam jakichkolwiek lotów. Uniemożliwiono w ten sposób wykonywanie lotów na fali oraz przelotów po od lat oblatanych trasach trójkątnych.

● **Ruth Bader,** zachodnioniemiecka pilotka balonowa, ustanowiła dwa kobiece rekordy RFN. W dniu 23 lutego br., z pasażerką Ingrid Weber, wystartowała w Augsburgu i po 14-godzinnym locie wylądowała 80 km na wschód od Brukseli, przelatując ok. 480 km. Pobite zostały dwa dotychczasowe rekordy: przelot 405,4 km (ustanowiła go również Ruth Bader) i długotrwałość lotu 13,12 h (Helma Sjuts).

● **Cztery** rekordy krajowe ustanowił w Afryce Południowej francuski pilot szybowcowy Alain Mazalerat na szybowcu „Nimbus-2": docel-powrót 805 km; prędkość na trójkącie 100 km — 133,28 km/h; prędkość na trójkącie 300 km — 132,65 km/h; prędkość na trójkącie 750 km — 118,46 km/h.

● **Pakistan** zakupił w Szwecji 45 lekkich samolotów wielozadaniowych MFI-17 „Supporter". Zastąpią one używane dotychczas w Pakistanie amerykańskie samoloty treningowe T-6 „Texan" oraz — również amerykańskie — łącznikowe i obserwacyjne maszyny Cessna 0-1 „Bird Dog".

● **Napaści** na lokal biura linii lotniczych „Pan Am" w centrum Nowego Jorku dokonali członkowie terrorystycznego ugrupowania syjonistycznego „Betar". Powodem prowokacji jest fakt utrzymywania przez „Pan Am" połączenia między USA i Syrią.

● **Z pomocą** NRD budowane są podstawy szybownictwa w Iraku. W 1971 r. wróciło do Iraku z NRD pierwszych sześciu pilotów szybowcowych, wyszkolonych w GST. Dziś — szkolą oni jako instruktorzy irackich szybowników. W r. 1974 irackie Stowarzyszenie Szybowcowe zorganizowało, na prowizorycznym lądowisku pod Bagdadem, pierwszy własny szybowcowy obóz treningowy.

● **O pół miliona** pasażerów zmiejszył się w r. 1974 ruch między portami lotniczymi RFN i Berlinem Zachodnim. Ceny biletów dwukrotnie wzrosły o 10%. W br. przewidywana jest zwyżka cen o 28%.

● **Szwedzkie** lotnictwo wojskowe otrzyma w r. 1978 pierwsze myśliwce przechwytujące nowego typu SAAB-Scania JA-37, znajdujące się obecnie w stadium prób. Do roku 1985 Szwecja ma ich posiadać 150—200. Zastąpią one znajdujące się obecnie w użyciu samoloty J-35 „Draken".

● **Przespieszona** będzie w Indiach realizacja programu budowy własnych odrzutowców treningowych Hindustan HJT-16 „Kiran". Ogółem ma być wyprodukowanych 130 samolotów tego typu.

● **Tytuły** zasłużonego mistrza sportu NRD otrzymało dwóch trenerów spadochronowych: Werner Schmidt i Walter Greschner, zaś tytuły mistrza sportu NRD siedmioro skoczków spadochronowych, znanych rekordzistów i uczestników mistrzostw świata: Karin Kunz, Sonja Schuroff, Andreas Partsch, Rainer Wilde, Irina Klabuhn, Norbert Knappe i Bernd Wiesner.

● **Śmigłowiec** SA-341 „Gazelle", pilotowany przez Jima Creightona, przeleciał trasę 885 km z El Paso na Wielką Prerię (USA), w czasie 3 h 15 min., z prędkością przeciętną 272 km/h. Przelot odbył się na wysokości 2300 m.

● **Hiszpańskie** ministerstwo lotnictwa cywilnego zakupiło niedawno 12 amerykańskich jednosilnikowych samolotów szkolno-treningowych „Bonanza" F-33, które wykorzystywane będą w cywilnej szkole lotniczej. Uprzednio Hiszpania zakupiła 12 samolotów „Bonanza" F-33 dla potrzeb lotnictwa wojskowego. Samoloty tego typu używane są również w lotnictwie wojskowym Meksyku i Iranu oraz w cywilnych szkołach lotniczych Wenezueli i Japonii.

● **Mistrzostwa** szybowcowe Holandii odbędą się w tym roku w Terlet, w dniach 26 maja — 7 czerwca. Na zakończenie mistrzostw odbędzie się uroczystość 25-lecia ośrodka szybowcowego Terlet (5 km na płn. od Arnhem). (z)

● **Rada Ministrów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej** zatwierdziła wnioski Komisji Ekonomicznej, zmierzające do skoordynowania działalności krajów członkowskich w dziedzinie produkcji lotniczej. Uchwała przewiduje uzgadnianie państwowej pomocy finansowej dla przemysłu lotniczego, realizującego wspólnie ustalone programy produkcyjne. Z drugiej strony pozostawia ona swobodę „badania problemów przemysłu lotniczego" z krajami nie będącymi członkami EWG. Do 1 października br. stali przedstawiciele krajów w Radzie mają przedłożyć konkretne propozycje dotyczące dalszego rozwoju przemysłu lotniczego w ramach Wspólnoty.

● **We francuskim zgromadzeniu narodowym** posłowie komunistyczni zgłosili wniosek o upaństwowienie reszty prywatnego przemysłu lotniczego Francji. Dotyczy to głównie znanych zakładów Mracel Dassault. We wniosku zwraca się m. in. uwagę na skuteczniejszą możliwość współpracy francuskiego przemysłu lotniczego z krajami socjalistycznymi.

● **Samolot naddźwiękowy** Tu-144 ma być użyty również na linii Moskwa — Ałma Ata. W związku z tym odbywa on próbne loty na tej trasie.

● **W związku z wypadkiem** B-707 towarzystwa TWA, władze lotnicze Stanów Zjednoczonych wprowadziły obowiązek zainstalowania do 1 grudnia br. na samolotach transportowych towarzystw amerykańskich urządzeń antykolizyjnych, uprzedzających w sposób audio-wizualny o zbliżających się przeszkodach.

● **Prowadzone przez towarzystwo „United Airlines"** próby zmniejszenia hałasu lotniczego w obrębie lotniska przez stosowanie dwufazowej procedury zbliżania samolotów przed lądowaniem rokują nadzieję zmiejszenia strefy nadmiernego hałasu z 15 do 6 km^2 (dla B-727). Badana procedura polega na rozpoczynaniu zbliżania z większej wysokości i przy wskaźniku opadania 5,5° zamiast 3°. Drugi etap zbliżania wykonywany jest w sposób dotychczasowy. (o)

PRZYJAŹŃ POMOC WZAJEMNA I WSPÓŁPRACA

Rozmowa z zastępcą członka Komitetu Centralnego PZPR wiceprzewodniczącym Zarządu Głównego TPPR, wiceministrem Komunikacji gen. dyw. pil. JANEM RACZKOWSKIM

— Jak łatwo się domyśleć z wymienionych w tytule stanowisk i funkcji pełnionych przez Obywatela Generała, przypadło Obywatelowi Generałowi w udziale pracować i działać społecznie na wielu płaszczyznach naszego życia społeczno-politycznego i tym samym stykać się na co dzień z wieloma przejawami przyjaźni polsko-radzieckiej.

Przez wiele lat pełnił również Obywatel Generał obowiązki dowódcy Wojsk Lotniczych, a obecnie nie jest mu obca działalność we władzach centralnych Związku Bojowników o Wolność i Demokrację.

Ciekawi więc bylibyśmy, na której z tych płaszczyzn znalazł Obywatel Generał osobiście najwięcej potwierdzeń historycznej doniosłości Układu o Przyjaźni, Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej między Polską i ZSRR?

— To już trzydzieści lat... Odpowiedź na pytanie „Która z tych płaszczyzn najbardziej?”, wymagałaby więc bardzo skomplikowanej selekcji, jako że potwierdzenia te odnoszą się do różnych sfer życia i do różnych już nawet etapów historycznych. Będę więc chyba najbardziej zgodny z prawdą, jeśli powiem, że dopiero suma osobistych doznań i doświadczeń zebranych na wszystkich odcinkach mej długoletniej służby i pracy pozwala w pełni ocenić historyczną doniosłość Układu oraz płynących zeń politycznych, społecznych i ekonomicznych konsekwencji. Bo przecież już jako młody żołnierz...

— Więc może a propos: swoje pierwsze, żołnierskie kroki stawiał Obywatel Generał — o ile nam wiadomo — w szeregach radzieckiej partyzantki...

— Tak, na Białorusi... W roku 1943 uczestniczyłem natomiast w operacji, która uwieńczona została wyzwoleniem białoruskiej stolicy — Mińska. Historycy doskonale wiedzą, że była to ta sama operacja, w której stoczyła swój pierwszy bój I Dywizja im. Tadeusza Kościuszki w bitwie pod Lenino. W niespełna dwa lata później podpisany został Układ o Przyjaźni, Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej między Polską i ZSRR. Dla setek tysięcy takich jak ja, czyli żołnierzy frontowych i partyzantów, był to układ oparty na mocnych już fundamentach wzniesionych w toku wspólnych walk z najeźdźcą hitlerowskim, a więc układ, który zapowiadając przyszłe, rozszerzone formy przyjaźni i współpracy sankcjonował przede wszystkim rzeczy już dokonane. Dokonane i wielkie. Bo oto prawie 400-tysięczna armia — ludowe, odrodzone Wojsko Polskie, stało już u wrót Berlina. Kraj był wolny, a niepodległa Polska wróciła na prastare ziemie piastowskie. Oto więc jak widzę np. ten Układ oczyma żołnierza z tamtych lat. Nie był to akt formalny — jak to często z układami bywa — lecz dokument potwierdzony już w życiu a zdeterminowany obiektywnością i nieodwracalnością dziejowych potrzeb. I takim pozostał po dzień dzisiejszy. W sferze swych osobistych odczuć i ocen okoliczność tę postawiłbym więc na pierwszym miejscu. Tym bardziej, że okoliczność ta przesądziła już wtedy zarówno charakter jak i formy późniejszej przyjaźni, pomocy wzajemnej i współpracy.

— W tytule samego Układu wszystkie te trzy pojęcia mają jak gdyby wspólny mianownik, zawarty w przymiotniku p o w o j e n n a. Czy Obywatel Generał widzi w tym coś charakterystycznego?

—Powiedziałbym, że przede wszystkim coś bardzo logicznego. Układ podpisany był bowiem jeszcze w dniach wojny. A że jej losy były już — praktycznie rzecz biorąc — przesądzone, Układ odwoływał się więc do przyszłości, zapowiadając p o w o j e n n ą przyjaźń, pomoc wzajemną i współpracę, jako logiczną konsekwencję więzów zadzierzgniętych we wspólnej walce z wrogiem; i to nie tylko wrogiem w sensie militarnym, lecz także ideologicznym i politycznym. Wspólne dzieło miało być kontynuowane na tych trzech frontach także po zakończeniu wojny.

Powojenne 30-lecie niezbicie natomiast dowiodło, że pokojowe dążenia i inicjatywy państw socjalistycznych mają właśnie tym większe szanse i owocują tym pełniej, im mocniejsze oparcie znajdują w potencjale ideowo-politycznym, ekonomicznym i militarnym. W latach minionych mieliśmy wiele przypływów i odpływów napięcia międzynarodowego; wielokroć ocieraliśmy się wręcz o bezpośrednie zagrożenie wojenne. Jest więc historyczną zasługą państw socjalistycznych, a w tym i konsekwencją sojuszu polsko-radzieckiego, iż groźba wojny była odsuwana, siły wojny paraliżowane i pozbawione szans, a pokój utrzymany.

— Z uwagi na długoletnie związki Obywatela Generała z lotnictwem wojskowym i cywilnym — radzi byśmy usłyszeć w jakich formach przyjaźń i współpraca polsko-radziecka owocowała na tym odcinku.

— Zacząć by chyba trzeba znów od lat wojny. I przypomnieć, że chociaż pierwsze jednostki Ludowego Lotnictwa Polskiego zaczęły się formować przy boku Armii Radzieckiej dopiero w 1943 r., nasza prawie 400-tysięczna armia osłaniana była już pod koniec wojny lotnictwem w sile kilkuset samolotów myśliwskich, szturmowych i bombowych. Równie nieocenioną była pomoc radziecka w organizacji i szkoleniu jednostek naszego lotnictwa wojskowego bezpośrednio po wojnie, a więc wtedy, gdy brak nam wciąż było i stosownego do tego sprzętu, i instruktorów, i jakiejkolwiek bazy szkoleniowej. Wkrótce po wojnie lotnictwo wojskowe otrzymało też własne zaplecze w postaci przemysłu; na początku lat pięćdziesiątych przystąpiliśmy już bowiem do produkcji licencyjnej takich samolotów jak myśliwskie i myśliwsko-szturmowe LiM-1, LiM-2 i wreszcie LiM-5. Jeszcze przedtem uruchomiona została licencyjna produkcja bardzo przydatnych w szkoleniu samolotów Po-2, później zaś Jak-12. Bardzo przydatne dla wojska, a jednocześnie dla coraz dynamiczniej rozwijającego się lotnictwa cywilnego, okazały się także produkowane na licencji radzieckiej samoloty wielozadaniowe An-2 oraz śmigłowce Mi-1 i Mi-2. Bardzo ważną przy tym okolicznością było to, że dzięki tym licencjom i wdrażaniu ich do produkcji przy pomocy radzieckich specjalistów lotniczych, szybko dźwignął się na nogi nasz przemysł lotniczy, tak, że można było pomyśleć także o własnych konstrukcjach, spośród których warto przypomnieć chociażby szkolno-treningowy samolot TS-8 „Bies” oraz szkolno-treningowy odrzutowy TS-11 „Iskra”.

Jeśli jednak chodziłoby o to, co w dziedzinie przemysłu uważam za najbardziej wymowne, to podkreśliłbym dwa czynniki. Pierwszy — to szczególnie wyraźny wzajemny szacunek i zaufanie poszczególnych fachowców i specjalistów reprezentujących dwie strony. W praktyce oznacza to, że polscy specjaliści przyjmują dobre wzory, lecz traktowani są przez towarzyszy radzieckich jako ci, którzy mają szansę wnieść do tych wzorców coś jeszcze od siebie, czyli rozwinąć je, poprawić czy udoskonalić. Może nie najtrafniejszym, ale za to bardzo obrazowym przykładem jest tu podniesienie już w polskich zakładach przemysłowych resursu śmigłowca Mi-1 z pierwotnych 300 do 700 godzin, a samolotu An-2 z 900 do 2 000 godzin. Nie odbywa się to, rzecz oczywista, bez odpowiednich wzajemnych porad i konsultacji, lecz okoliczność ta tylko podnosi rangę i podkreśla braterski charakter współpracy.

I czynnik drugi... Wiadomo, że jeśli chodzi o ilość produkowanych samolotów rolniczych typu An-2 oraz śmigłowców, to znaleźliśmy się w czołówce światowej. Jednak, aby dużo produkować, trzeba mieć nabywców. Związek Radziecki gwarantuje nam natomiast praktycznie nieograniczony rynek zbytu: samych tylko samolotów typu An-2 wyeksportowaliśmy już do ZSRR ponad 6 tysięcy. A warto przy tym pamiętać, że samoloty i śmigłowce należą do produktów w eksporcie najbardziej opłacalnych. W świetle czego tym bardziej cieszy fakt, że na Wystawie XXX-lecia PRL w Moskwie eksponowaliśmy i automatycznie oferowaliśmy aż 50 pozycji branży lotniczej, a w tym najnowsze i będące już na ukończeniu wspólne dzieło polskich i radzieckich konstruktorów, czyli odrzutowy samolot rolniczy M-15.

— W ostatnich latach obserwujemy, podobnie jak w przemyśle, znaczne przyśpieszenie tempa rozwoju także w polskiej komunikacji lotniczej. Obywatel Generał jest zaś przewodniczącym delegacji polskiej w Sekcji Nr. 5, czyli transportu lotniczego, w Stałej Komisji Transportowej RWPG. Ciekawi więc bylibyśmy, jakimi problemami zajmuje się ta Sekcja i jakie są wyniki jej pracy?

— To temat bardzo obszerny, wiadomo bowiem ile problemów trudnych do rozwiązania niesie z sobą współczesna komunikacja lotnicza. Wymienię więc może, przykładowo, kilka tematów będących przedmiotem pracy sekcji. A więc:

- zabezpieczenie potrzeb krajów członkowskich w zakresie samolotów, śmigłowców oraz urządzeń pokładowych i naziemnych;
- ustalenie zasad specjalizacji poszczególnych państw w zakresie remontu samolotów, silników i agregatów;
- udoskonalenie systemu zaopatrywania w części zamienne i silniki;
- doskonalenie form współpracy w zakresie eksploatacji i handlowej działalności transportu lotniczego oraz poszczególnych linii lotniczych;
- opracowanie bardziej efektywnych metod wspólnego szkolenia personelu latającego i technicznego.

Ponieważ są to wszystko tematy wymagające rozstrzygnięć zarówno doraźnych i pojedynczych jak i kompleksowych, efekty pracy Sekcji Nr 5 są na niektórych odcinkach już bardziej, a na innych mniej widoczne. Jednym z najbardziej interesujących nas efektów są np. dostrzegalne wyraźnie zmiany we wskaźnikach obrazujących nasz udział w międzynarodowych przewozach lotniczych krajów RWPG w latach 1970—1973. O ile bowiem w roku 1970 nasz udział w ogólnej pracy przewozowej tych państw wynosił tylko 5%, to w roku 1973 wzrósł już do 7,4%. Biorąc zaś za podstawę tylko liczbę przewiezionych pasażerów, osiągnął nawet 11%. Dopracowaliśmy się więc wśród krajów RWPG, poczynając od roku 1970, największej dynamiki wzrostu oraz zupełnie realnych szans na utrzymanie tego tempa. W czym niewątpliwie pomogą nam różne rozstrzygnięcia oraz decyzje jakie zapadły lub zapadną w Sekcji Nr 5.

Jedna z takich decyzji zapadła np. w grudniu ub. roku. Na 48 posiedzeniu Stałej Komisji Transportowej RWPG podpisana została mianowicie umowa o współpracy w budowie Ośrodka Wspólnego Szkolenia personelu latającego, technicznego oraz kontrolerów ruchu w lotnictwie cywilnym. Ośrodek ten ma być zlokalizowany w Uljanowsku, z datą uruchomienia najpóźniej w 1980 roku. Równocześnie z podjęciem tej ważnej decyzji powołana została przy ośrodku Stała Rada Metodyczna, która opracuje szczegółowo profil i zakres nauczania, warunki przyjęcia dla zgłaszanych kandydatów itp.

— Rozumiemy, że tego typu przykłady można by mnożyć. Ale pozostał nam jeszcze jeden, bardzo poważny temat: Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Co więc pragnąłby Obywatel Generał przekazać naszym Czytelnikom z okazji 30 rocznicy Układu polsko-radzieckiego, jako wiceprzewodniczący Zarządu Głównego TPPR?

— Ponieważ rocznica ta stanowi jak gdyby główne motto tegorocznego programu działalności TPPR, przede wszystkim życzyłbym im jak najprzyjemniejszego udziału we wszystkich organizowanych przez Towarzystwo imprezach i uroczystościach. Życzyłbym też jak najowocniejszego krzewienia przyjaźni w oparciu o lotnicze, między innymi, tradycje; jako, że są to tradycje niezwykle piękne i bogate w treść wychowawczą. Wiedzą już o tym liczne koła TPPR działające przy różnych instytucjach lotniczych i zakładach przemysłowych, wie Aeroklub PRL, który wespół z TPPR, z Ligą Obrony Kraju oraz z Polskim Towarzystwem Astronautycznym organizuje doroczne „Dni Kosmonauty Radzieckiego” oraz zawody modeli rakietowych imienia J. Gagarina, wiedzą lotnicy uczestniczący w polsko-radzieckich rajdach przyjaźni i wie wreszcie sama „Skrzydlata Polska” na której łamach problematyka przyjaźni polsko-radzieckiej, a zwłaszcza w jej lotniczym aspekcie, nie należy do rzadkości.

Rok bieżący jest jednak rokiem szczególnym i krzewieniu przyjaźni polsko-radzieckiej bardzo sprzyjającym. Chociażby ze względu na zbieżność kilku doniosłych rocznic, wśród których na szczególne podkreślenie zasługuje trzydziesta rocznica zwycięstwa nad faszyzmem, która począwszy od tego roku obchodzona będzie w naszym kraju jako święto państwowe.

Towarzystwo Przyjaźni Polsko-Radzieckiej i tę więc rocznicę umieściło na czołowej pozycji w programie swej działalności. Jest to bowiem znakomita okazja do refleksji, do historycznych ocen i podsumowań. Zwłaszcza, że oceny te i podsumowania nie będą już udziałem tylko tych, dla których wojna i wszystkie związane z nią wydarzenia były praktyczną lekcją życia i historii, nauczania przez fakty i przyswajania w walce nowych, obiektywnych prawd i historycznych prawidłowości.

Będzie to okazja do refleksji i podsumowań także dla nowych pokoleń, a więc tych, którym — chociaż nie brały one czynnego udziału w wojnie i nie wykuwały w ogniu własnych postaw moralnych i własnego światopoglądu — doświadczenia i pamięć owych dni winny pomóc w określeniu swego miejsca i roli w pomnażaniu tych wartości, jakie złożyły się na wiekopomne dzieło okupione milionami ofiar, a w tym śmiercią aż 600 tysięcy żołnierzy radzieckich poległych przy wyzwalaniu ziemi polskiej.

Ten skłon w kierunku nowych pokoleń nie jest ani czczą retoryką, ani zwrotem grzecznościowym, lecz wypływa zwyczajnie stąd, że Polska jest dziś krajem ludzi młodych; przeszło połowa dzisiejszych Polaków urodziła się po wojnie, a 2/3 wojny nie pamięta. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że pragniemy, aby historia, która nam, starszym, dała w sensie doświadczeń tak wiele — pomogła teraz młodszym zrozumieć sens polskich losów związanych z losami narodów radzieckich w dniach II wojny. Pragniemy, aby również ci najmłodsi zrozumieli, że nasze braterstwo broni w latach wojny było nie tylko instrumentem osiągania celów w bitwach i operacjach tamtej wojny, lecz zarazem narzędziem budowy przyszłości sposobem utrwalania więzi na długie lata, na użytek przyszłych pokoleń.

Pokolenia te przejmują już od nas i dalej poniosą sztafetę historii i losów Polski; tych losów, o których odmienności i pomyślności zdecydowały w znakomitym stopniu te myśli i idee, jakie złożyły się przed trzydziestu laty na treść Układu o Przyjaźni, Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej między Polską i ZSRR.

Rozmawiał: W. W. WIONCZEK

GÓRSKIE POGOTOWIE

Ostatnio, niemal każdego dnia, prasa zamieszczała informacje o lotach ratowniczych śmigłowca sanitarnego w Tatrach.
Ubiegły miesiąc był szczególnie obfity w udzielaniu pomocy z powietrza. Od 1 do 31 marca bowiem — w okresie dużego ruchu turystycznego — zorganizowano w Zakopanem Górskie Pogotowie Lotnicze. W tym czasie pracę w pogotowiu wykonywało: czterech pilotów, lekarz, technik lotniczy i kierowca.

Pilotem stałym był kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie — **Tadeusz Augustyniak**, pozostali natomiast piloci — **Zbigniew Łukasik, Janusz Siemiątkowski** i **Wiesław Wolański** — przybywali kolejno do Zakopanego i latali tam po siedem dni każdy. Funkcję lekarza pogotowia kolejno pełnili **Maciej Miśkowiec, Eugeniusz Żychowicz** i **Zdzisław Kowalski**, technika lotniczego — **Władysław Bzukała, Marian Białecki** i **Antoni Okrąglicki** oraz kierowcy — **Jerzy Nędzka.** Cały personel pogotowia w Zakopanem wydzielony został na okres jednego miesiąca z Zespołu Lotnictwa Stanitarnego w Krakowie.

Pierwsze loty śmigłowca sanitarnego nad górami przeprowadzono w 1962 r., w czasie Narciarskich Mistrzostw Świata FIS. Wówczas to podpisano porozumienie pomiędzy GOPR-em, a ówczesnym Wojewódzkim Inspektoratem Pomocy Doraźnej w Krakowie. Zawierało ono cztery znamienne punkty: że lotnictwo sanitarne (na ówczesnych śmigłowcach) będzie spieszyć z pomocą chorym, że przystąpi do transportu ratowników GOPR-u i sprzętu, że aktywnie włączy się do poszukiwania zaginionych turystów, że udzielać będzie pomocy we wszystkich klęskach żywiołowych.

W drugiej połowie marca 1962 r. śmigłowiec SM-1 zespołu krakowskiego lądował w Tatrach, w Dolinie Pięciu Stawów, przy schronisku odciętym od świata przez obfite opady śnieżne. Jego załoga wspólnie z ratownikami GOPR-u przeprowadziła wtedy pierwszy w polskim ratownictwie górskim lot rozpoznawczy. Potwierdził on pełną przydatność śmigłowca sanitarnego w ratownictwie górskim.

Od tego czasu coraz częściej wzywano lotników w rejon Turbacza czy Babiej Góry. W Tatry natomiast kierowano ich do szczególnych wypadków (urazy kręgosłupa, czaszki). Typowo górskich lotów wykonywano ok. 30 rocznie. Wszystkie przeprowadzano bezpośrednio z Krakowa.

Zdecydowany przełom nastąpił z chwilą wprowadzenia do użytkowania przez lotnictwo sanitarne śmigłowców reanimacyjnych Mi-2. Kierownictwo Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego szybko zwróciło uwagę na ten fakt i dlatego też przystąpiono do kolejnego praktycznego sprawdzenia śmigłowca w terenie górskim. Głównie jednak chodziło o to, aby nie wykonywać przelotów z Krakowa, lecz startować w Zakopanem, jak najbliżej gór, a więc miejsca wypadków i wspólnie z ratownikami GOPR-u z powietrza przystąpić do ratowania ludzi.

REDAKCJA. Aby latać w góry i lądować wśród nich, wiele czasu trzeba było przeznaczyć na ich penetrację w pieszych wędrówkach... Trzeba było także poznać specyfikę ratownictwa górskiego? — zwracam się z pytaniem do kierownika ZLS w Krakowie pil. **Tadeusza Augustyniaka oraz lek. Macieja Miśkowca.**

T. AUGUSTYNIAK. Jak najbardziej. Wraz z kolegą Miśkowcem dlatego zostaliśmy ratownikami GOPR-u, aby poznać jego problematykę. Obaj przeznaczyliśmy niejeden urlop wypoczynkowy, by przyjrzeć się pracy ratowników górskich, zapoznać się z ich organizacją. To bardzo pomogło nam w zrozumieniu ich społecznej, humanitarnej działalności, a im — naszej lotniczej służby sanitarnej.

M. MIŚKOWIEC. Jako ratownicy GOPR-u szczegółowo zapoznaliśmy się z problematyką górską, natomiast GOPR zainteresowaliśmy tematyką lotniczą. Z tego faktu wyciągamy obopólne korzyści: lotnictwo sanitarne i GOPR odczuwają potrzebę ścisłego współdziałania.

REDAKCJA. Jednym słowem oprócz zbierania doświadczeń praktycznych następuje ich jednoczesna wymiana. Mam oczywiście na myśli lotnictwo sanitarne i GOPR...

T. AUGUSTYNIAK. Sami uczymy się ciągle i uczymy innych.

M. MISKOWIEC. Po prostu zmienił się profil udzielania pierwszej pomocy. Dawniej — do większości wypadków w górach należały złamania. Obecnie — przy masowym ruchu turystycznym — obserwujemy zasłabnięcia, schorzenia serca, wylewy do mózgu. W tym przypadku nie wystarczy już ratownik świetnie wyszkolony w zwożeniu chorego i udzielaniu mu pierwszej pomocy, a więc w wypadkach nie zagrażających życiu. Dzisiaj sytuacja — jak już wspomniałem — zmieniała się radykalnie. Konieczne staje się przybliżenie fachowej, wysoko wyspecjalizowanej pomocy lekarskiej w sensie reanimacyjnym na miejscu wypadku. Oto przyczyna, dla której i my i nasze władze dążą usilnie, aby śmigłowiec dolatywał na miejsce wypadku w górach z lekarzem, ze sprzętem reanimacyjnym, z tlenem oraz z tym wszystkim czym dysponuje współczesna służba zdrowia. Chorego pod opieką lekarza zabiera się z miejsca wypadku jak najszybciej do kliniki czy szpitala.

REDAKCJA, Z rozmowy wyniosłem wrażenie, że Panowie pracę zawodową łączą nierozerwalnie z pracą społeczną i odwrotnie, przy czym łączy je wspólny cel: jak najbardziej nowoczesne i najszybsze niesienie pomocy życiu ludzkiemu...

T. AUGUSTYNIAK. Często przebywając w górach widzimy tę potrzebę. Obecny pobyt w Zakopanem wraz ze śmigłowcem jest jakimś finałem naszych szczytowych marzeń, natomiast ich ukoronowaniem powinno być w przyszłości pogotowie, pełniące służbę w Zakopanem w okresie całego roku. Mamy zresztą piękne wzory ratownictwa alpejskiego Hermana Geigera. W roku ubiegłym, podczas pobytu w Szwajcarii, miałem okazję przekonać się o tym.

REDAKCJA. Zastanówmy się nad porównaniem lotów z Krakowa i Zakopanego...

W ciągu pięciu minut od wezwania GOPR-u nastąpił start śmigłowca sanitarnego Mi-2 górskiego pogotowia lotniczego, z placu położonego przed szpitalem w Zakopanem. Cel przelotu: transport chorego z Doliny Pięciu Stawów (zdjęcie powyżej).

Kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Krakowie pil. Tadeusz Augustyniak (zdjęcie po lewej). ● Lekarz ZLS Kraków Maciej Miśkowiec (zdjęcie po prawej).

T. AUGUSTYNIAK. Transport chorego z Doliny Pięciu Stawów po przylocie z Krakowa może trwać do 80 minut, natomiast z Zakopanego tylko 20 minut. Ten sam transport bez użycia śmigłowca trwa od 6 do 7 godzin dla wyprawy złożonej z około 8 osób. Należy pamiętać, że chory transportowany jest często w bardzo trudnych warunkach terenowych. W tym przypadku podróż śmigłowcem można określić jako komfortową. Już kilka lat temu sygnalizowaliśmy potrzebę przybliżenia startu śmigłowca. Chodzi o to, aby dolot do wypadku był jak najkrótszy, a sam śmigłowiec jak najlżejszy, zabierający jak najmniej paliwa. Sprawa bezpieczeństwa w lotach górskich jest w tym przypadku zagadnieniem zasadniczym. Aby zwiększyć bezpieczeństwo lotu, należy odciążyć śmigłowiec. Lot z Zakopanego na miejsce wypadku trwa od 5 do 10 minut, z Krakowa natomiast do 40 minut. Oto zalety i korzyści wielostronne z postoju śmigłowca w Zakopanem.

M. MIŚKOWIEC. Pierwsza pomoc to nie tylko ratowanie życia, ale oszczędzenie kalectwa. Jeśli założymy, że osobnik ze złamaniem otwartym będzie transportowany w ciągu sześciu godzin — na pewno dostarczony zostanie do szpitala w stanie szoku, przeziębiony i z dużymi komplikacjami, przy czym w czasie drogi może dojść do przecięć naczyń, ścięgien. Niejednokrotnie takie proste złamania w czasie transportu stają się skomplikowanymi i doprowadzają do amputacji. Śmigłowiec natomiast pozwala przebyć drogę do szpitala w warunkach komfortowych, bez wstrząsów i urazów, przemieszczeń i to w czasie od 10 do 15 minut. W tym przypadku likwiduje się dodatkowe urazy, komplikacje, oszczędza się bólu, zdenerwowania i tego co jest w górach najbardziej kłopotliwe — oszczędza się oziębienia. Choroba oziębieniowa jest chorobą ciężką do wyprowadzenia i pozostawiającą niejednokrotnie trwałe ślady. Samo tylko skrócenie transportu chorego i to blisko pięciokrotnie zmniejsza do minimum lub zupełnie eliminuje dłuższe leczenie i związane z tym następstwa.

REDAKCJA. Czego oczekuje się od zorganizowanego, zresztą na krótko, pogotowia lotniczego?

T. AUGUSTYNIAK. Miesiąc marzec jest szczytem sezonu turystycznego. Przylecieliśmy tutaj, aby pomóc służbie zdrowia tego rejonu, udzielić pomocy GOPR-owi na obszarze od Babiej Góry po Krynicę, zebrać doświadczenia, prowadzić szkolenie na rzecz GOPR-u oraz umożliwić intensywniejszy trening pilotom. Z Krakowa np. śmigłowce nasze ze względów ekonomicznych lecą w góry tylko do wypadków najcięższych. Stąd też i piloci nie zdobywają doświadczenia w lotach górskich. Latanie bezpieczne i to w trudnych warunkach pogodowych, szczególnie dla nas pilotów sanitarnych, jest bardzo istotne w naszej pracy. Aby latać bezpiecznie, trzeba nieustannie zdobywać doświadczenie pilotażowe. Oto punkt pogotowia lotniczego był jak najbliżej gór. W przypadku Nowego Targu oddalamy się od nich o 10 minut lotu (musimy zabierać więcej paliwa, a lot na miejsce wypadku jest dłuższy). Ponadto w Zakopanem zawsze mamy lepszą pogodę niż w Nowym Targu. Często mgła w kotlinie nowotarskiej sięga Poronina, w Zakopanem w tym czasie można latać bez przeszkód.

REDAKCJA. Jak ustosunkowano się do zorganizowania pogotowia lotniczego w Zakopanem?

T. AUGUSTYNIAK. Władze uczyniły wszystko, aby doprowadzić do uruchomienia pogotowia śmigłowcowego. Przyczynili się do tego kierownik ZOZ w Zakopanem dr **Jerzy Muniak**, kierownictwo GOPR-u grupy tatrzańskiej, a przede wszystkim dyrektor wojewódzkiego urzędu zdrowia dr **Zdzisław Wójcik**. W Zakopanem odbyła się narada z udziałem dyrektora CZLS mgra inż. **Zdzisława Olszańskiego**. Poproszono Instytut Lotnictwa o opinię dotyczącą przydatności śmigłowca i możliwości wykonywania lotów w górach.

M. MIŚKOWIEC. Całe nasze przedsięwzięcie firmuje Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego w Krakowie, która na terenie całego województwa jest odpowiedzialna za udzielenie pierwszej pomocy powypadkowej i dla której pracuje Zespół Lotnictwa Sanitarnego. Nie wykluczone, że w okresie tegorocznej jesieni pogotowie zostanie ponownie uruchomione.

REDAKCJA. Czy śmigłowiec jest potrzebny przez cały rok w Zakopanem?

T. AUGUSTYNIAK. Sprawę tę należy wnikliwie rozważyć i przeanalizować. W tym celu, m.in., tutaj jesteśmy. Okres 7—8 miesięcy wydaje mi się bezsporny, ponieważ wiąże się on z dość dużym ruchem turystycznym, zarówno latem, jesienią jak i zimą.

M. MIŚKOWIEC. Szpitale w Zakopanem nie mogą trzymać zbyt długo tych osób, które zachorowały, leżą w gipsie. Miejsca muszą być zwolnione dla innych. Powracający do zdrowia powinni być przewożeni na teren całego kraju drogą lotniczą. Jest to zajęcie na cały rok dla przyszłej stacji lotnictwa sanitarnego w Zakopanem.

REDAKCJA. Wiele zależało od dobrze zorganizowanej łączności...

T. AUGUSTYNIAK. Tak jest. Po prostu musiał powstać nowy system łączności, gwarantujący szybką informację o wypadkach. Co prawda korzystamy nadal z tradycyjnego telefonu i radia, ale tak je przygotowaliśmy, aby służyły do naszych celów. Zorganizowaliśmy łączność podwójną: w punktach GOPR-u są radiostacje nasze (służby zdrowia), my natomiast dysponujemy radiostacjami GOPR-u, w tym także na pokładzie śmigłowca. Możemy rozmawiać bezpośrednio z ratownikiem GOPR-u będącym na miejscu wypadku.

Członek zespołu górskiego pogotowia lotniczego (pracownik ZLS Kraków), technik lotniczy Władysław Bzukała, wykonuje czynności związane z uruchomieniem śmigłowca Mi-2.

M. MIŚKOWIEC. Chorzy są nie tylko zadowoleni, ale często wręcz zdumieni, iż w krótkim czasie mogą być w ciepłym szpitalu. Ratownicy GOPR-u wysoko oceniają pracę śmigłowca.

REDAKCJA. Do jakich wypadków wzywano śmigłowiec?

M. MIŚKOWIEC. Podam kilka przykładów: Hala Gryczkowa — zwichnięcie w stawie barkowym, uraz klatki piersiowej; Dolina Pięciu Stawów (pod Zawratem) — złamanie w stawie skokowym, pęknięcie kostki zewnętrznej; Dolina Pięciu Stawów (schronisko) — zapalenie ostre wyrostka robaczkowego; Kocioł Goryczkowy — złamanie podudzia z przemieszczeniem (obie kości); Leśnica koło Bukowiny — niewydolność mięśnia sercowego, lot reanimacyjny z lekarzem; Turbacz — złamanie obydwu kości podudzia.

REDAKCJA. Po ilu minutach śmigłowiec startuje od chwili ogłoszenia alarmu o wypadku?

T. AUGUSTYNIAK. Startujemy po 5 minutach od chwili zawiadomienia. Tyle potrzebujemy na uruchomienie silnika, zgłoszenie lotu i sam start. Na przykład: wczoraj zaalarmowano nas o wypadku w Dolinie Pięciu Stawów. Zgłoszenie odebraliśmy o godzinie 9.20, start nastąpił o 9.25, lądowanie z chorym przed szpitalem w Zakopanem o 9.45. Każdy nasz lot do zgłoszonego wypadku trwa od 5 do 10 minut.

REDAKCJA. Dziękujemy za rozmowę. Po zakończeniu działalności pogotowia oraz podsumowaniu jego wyników powrócimy do tego interesującego tematu.

T. AUGUSTYNIAK i M. MIŚKOWIEC. Czekamy!

LOTNICZE

czego oczekujemy i co ma nam dać utworzone pogotowie górskie.

M. MIŚKOWIEC. W tym czasie prowadzimy szkolenie specjalistyczne — w udzielaniu pierwszej pomocy z powietrza — ratowników GOPR, personelu medycznego i lekarskiego. Przygotowujemy ich teoretycznie i praktycznie do zadań ratowania z powietrza.

REDAKCJA. Z informacji ukazujących się w prasie wynika, że „zawiadomiono śmigłowiec, który przyleciał, zabrał chorego i przetransportował go do szpitala"... To jeszcze nie wszystko?

T. AUGUSTYNIAK. Właśnie. Mało kto natomiast wie, że ratownicy GOPR-u przygotowali lądowisko, oznakowali je i przyjęli śmigłowiec. Aby jednak do tego mogło dojść, zostali w tym celu przygotowani. Otóż na długo przed naszym przylotem do Zakopanego prowadziliśmy wspólnie z GOPR-em szkolenie ratowników z punktu widzenia medycznego, a także lotniczego. Dążymy do tego, aby każdy ratownik umiał sam wybrać lądowisko, oznakować je, określić stan pogody, ustalić prędkość wiatru, przyjąć śmigłowiec i zabezpieczyć jego lądowanie. Wówczas możemy lecieć.

REDAKCJA. Ostatnio prowadzone były loty z psem lawinowym. Jakie dały wyniki?

T. AUGUSTYNIAK. Pozytywne. Pies lawinowy, będący na etacie GOPR-u, szkolony był w Polsce, a ostatnio w Czechosłowacji, bezbłędnie wykrywa zasypanego człowieka w śniegu, na głębokości ponad jednego metra. O co nam chodziło w naszych lotach z psem lawinowym? Na ogół pies po dojściu do lawiniska jest zmęczony przebytą drogą pod górę i po głębokim śniegu, ospały, nie bardzo chce mu się kopać, węszyć, szukać zasypanych ludzi. Chcieliśmy wypróbować jak będzie zachowywał się po wykonanym locie. Po lądowaniu pies wyskoczył ze śmigłowca wypoczęty i po kilku minutach znalazł zakopanego w śniegu, zresztą bardzo głęboko, jednego z ratowników.

REDAKCJA. Ostatnio powołano społeczny komitet przyszłej filii zespołu sanitarnego w Zakopanem...

T. AUGUSTYNIAK. Na czele społecznego komitetu stoi naczelnik ZG GOPR inż. **Jan Komornicki**. W skład komitetu wchodzi wiele osób reprezentujących władze służby zdrowia, miejskie, polityczne i społeczne. W planach rozbudowy Zakopanego przewidziano miejsce na heliport w rejonie starego szpitala.

REDAKCJA. Dlaczego w Zakopanem?

T. AUGUSTYNIAK. Otóż to. Nam oczywiście — z punktu widzenia lotniczego — wygodniej by było w Nowym Targu. Tam jest lotnisko dla samolotów, można postawić hangar, jest paliwo. Dlaczego więc wybieramy Zakopane? W przypadku Nowego Targu oddalamy się od gór. Sens ratownictwa górskiego polega na tym, aby

REDAKCJA. Z tego co zostało przewidziane wynika, że prowadzi się szkolenie zarówno dla pracowników służby zdrowia jak i ratowników GOPR-u?

T. AUGUSTYNIAK. I tak jest naprawdę. Prowadzimy je nieprzerwanie. Obecnie przystąpiliśmy do szkolenia w desantowaniu ratowników przy użyciu dźwigu lub zjazdu na linie. Na przykład, w terenie o dość stromych zboczach lądowanie śmigłowca jest niemożliwe. Wówczas należy przetransportować chorego na pokład śmigłowca, gdy ten znajduje się w zawisie.

REDAKCJA. Co do tej pory zrobiono w naszym kraju w dziedzinie służby ratowniczej z powietrza?

T. AUGUSTYNIAK. Z inicjatywy GOPR-u i za zgodą CZLS powstała służba ratownictwa z powietrza. Jest to zalążek lotnictwa ratowniczego w GOPR. Jak wiadomo, GOPR, dysponuje sześcioma grupami na terenie Polski południowej. Każda z tych grup ma pilota sanitarnego, który bądź jest ratownikiem bądź kandydatem na ratownika GOPR-u.

REDAKCJA. Jak chorzy oceniają ratunek z powietrza?

T. AUGUSTYNIAK. Niezwykle serdecznie. Śmigłowiec lecący nad górami działa bardzo pozytywnie na turystów i narciarzy. Wiedzą, że mogą na niego liczyć. Jest on także dla innych sygnałem: „uważaj na siebie, bo po kogoś już lecą".

•

Dzięki połączonym wysiłkom Lotnictwa Sanitarnego oraz Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, zapoczątkowano w Polsce — aczkolwiek na okres miesiąca — systematyczną służbę ratownictwa z powietrza przy użyciu śmigłowca reanimacyjnego. W tym czasie Górskie Pogotowie Lotnicze wykonało 108 lotów interwencyjnych, przy czym skutecznej pomocy udzieliło w 76 wypadkach. Załoga śmigłowca startowała przeciętnie do trzech i więcej wypadków dziennie. Tym samym uczyniono ogromny krok w ratowaniu ludzi w Tatrach.

Wierzymy, że doświadczenia zebrane przez pilotów, lekarzy i ratowników GOPR-u przyspieszą decyzję zorganizowania stałej stacji lotnictwa sanitarnego w Zakopanem.

TADEUSZ MALINOWSKI

Moment lądowania śmigłowca z chorym przed szpitalem w Zakopanem. Przelot Zakopane — Dolina Pięciu Stawów — Zakopane trwał 19 minut i wykonany był przy dobrych warunkach pogodowych. Wszystkie zdjęcia autora

ZAGRANICZNE STARTY POLAKÓW

Jak co roku, nasi czołowi sportowcy lotniczy rozpoczną wkrótce starty w imprezach zagranicznych. Chociaż plan tegorocznych występów nie jest najbogatszy, nie brak w nim imprez wysokiej rangi. Ewentualne sukcesy reprezentantów mogą więc przynieść nam wiele zadowolenia i przyczynić się do utrwalenia wysokiej pozycji polskiego sportu lotniczego na świecie. Chcielibyśmy, ażeby tegoroczne występy Polaków na arenie międzynarodowej były dowodem kolejnego kroku naprzód wszystkich naszych dyscyplin lotniczych. Praktycznie szanse takie ma jednak tylko szybownictwo i spadochroniarstwo.

INAUGURACJA

Inauguracyjne występy polskich sportowców lotniczych za granicą w roku bieżącym są już poza nami. Zapoczątkowali je w lutym — i to z powodzeniem — spadochroniarze-narciarze, studenci wrocławskiej AWF. Reprezentując nasz kraj w **II Pucharze Świata Para-Ski** rozegranym w **Corvarze (Włochy)**, wywalczyli drużynowo srebrny medal w konkurencji skoków spadochronowych. W marcu, w pierwszych, chociaż jeszcze **nieoficjalnych mistrzostwach świata w Kössen (Austria)**, po raz pierwszy za granicą wystartowali nasi lotniarze z Aeroklubu Częstochowskiego.

Oba występy odbyły się jednak bez pomocy Aeroklubu PRL, który chyba ze zbyt dużą rezerwą traktuje te nowe dyscypliny sportu lotniczego.

NOWE MISTRZOSTWA SPADOCHRONIARZY

Chociaż skromny jest tegoroczny kalendarz występów zagranicznych polskich spadochroniarzy, to jednak ich występy mieć będą najwyższy ciężar gatunkowy. Na czoło wysuwa się planowany start w **I Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Akrobacji Zespołowej (Relative Work)**. Ta nowa impreza odbędzie się w miejscowości **Warendorf (RFN), w dniach 4—15 września br.** Pomimo, iż w kraju relativ jest jeszcze w powijakach, z występem w Warendorf wiążemy niemałe nadzieje. Apetytu narobili nam nasi skoczkowie swym zwycięstwem w rekonesansowym występie w roku ubiegłym w RFN. Widać, że akrobacja zespołowa „leży" polskim spadochroniarzom. Należało by im więc stworzyć takie warunki treningu i startów zawodniczych, aby mogli nie tylko w roku bieżącym ale i w latach następnych walczyć o czołowe lokaty na świecie; i aby tę piękną i widowiskową dziedzinę mogły uprawiać coraz większe rzesze skoczków spadochronowych w całym kraju.

Równie nową, chociaż z tradycyjnym programem — skokami na celność lądowania i akrobację — i nie mniej ważną imprezą będą **I Spadochronowe Mistrzostwa Europy.** Odbędą się one w okresie od **20 września do 4 października br. w Portoroż (Jugosławia).** Złoty medal **Stanisława Sidora** i srebrny drużyny kobiecej w skokach na celność lądowania, wywalczone podczas ubiegłorocznych mistrzostw świata na Węgrzech, niejako zobowiązują do walki o najwyższe trofea w mistrzostwach Europy.

Wysoką rangę sportową mają zawsze spotkania najlepszych skoczków spadochronowych państw socjalistycznych. Tak zapewne będzie i w roku bieżącym, podczas **Międzynarodowych Zawodów Państw Socjalistycznych**, które odbędą się w Czechosłowacji, w dniach **1—12 sierpnia.** Będzie to również jeden z najważniejszych występów naszych reprezentantów w bieżącym sezonie i jednocześnie doskonały sprawdzian przed mistrzostwami Europy.

Najważniejsze w sezonie występy polskich skoczków za granicą poprzedzi start w **Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w NRD**, w dniach **8—16 czerwca br.**

Plan tegorocznych wojaży przewiduje ponadto udział naszych reprezentantów w **Międzynarodowym Wieloboju Spadochronowym w Bułgarii.** Organizatorzy nie nadesłali jeszcze do Aeroklubu PRL regulaminu imprezy. Wiadomo jednak, że oprócz skoków indywidualnych i grupowych, w konkurencji liczą się jeszcze bieg na 3 000 m, pływanie na dystansie 100 m oraz strzelanie. Jest to więc próba bardzo wszechstronna.

Kto w roku bieżącym będzie reprezentował polskie spadochroniarstwo za granicą? Według koncepcji nowego trenera kadry narodowej, mgra **Ryszarda Kusia**, nominacja na reprezentantów w poszczególnych imprezach nastąpi w zasadzie po obozie treningowym kadrowiczów, który odbędzie się w końcu kwietnia i w pierwszej połowie maja w CWSpad. w Krośnie. Nie ulega jednak wątpliwości, że szanse startu w najważniejszych imprezach roku mieć będą aktualnie najlepsi skoczkowie spadochronowi kraju.

MANEWRY SZYBOWNIKÓW PRZED FINLANDIĄ 76

Bogatszy ilościowo kalendarz występów zagranicznych mają szybownicy. Pomimo to chwalić się nie ma czym, ponieważ znani ze swej wysokiej klasy polscy piloci mogliby startować za granicą, i to z powodzeniem, jeszcze szerszym niż dotychczas frontem. Tegoroczne starty zagraniczne są w dużej mierze jednym wielkim sprawdzianem i treningiem przed przyszłorocznymi XV Szybowcowymi Mistrzostwami Świata w Räyskälä (Finlandia).

Już 17 maja br., w trwających 2 tygodnie szybowcowych mistrzostwach RFN, wystartuje na „Jantarze Standard" jeden z naszych asów atutowych, **Franciszek Kępka.** W dniach **6—21 czerwca w międzynarodowych zawodach w Dinslaken** (RFN), na wypożyczonych na miejscu szybowcach, startować mają **Henryk Poźniak** i **Janusz Gogała** (pilot rezerwowy — **Edward Popiołek**).

W okresie od 15 do 29 czerwca odbędą się w Räyskälä wielkie manewry szybowników wielu krajów przed mistrzostwami świata, które odbędą się w tym samym miejscu równo za rok. Polska ekipa w tym rekonesansowym występie składać się będzie m. in. z 4 pilotów, którzy latać będą na dwóch szybowcach (na przemian). Wiadomo, że w br. do Finlandii pojadą potencjalni kandydaci na SMS. Jednym z nich jest **Fr. Kępka.** Pozostali wyłonieni zostaną po mistrzostwach Polski. Najsilniejsza polska ekipa uda się też na **Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Państw Socjalistycznych**, które w br. odbędą się **na Węgrzech, w dniach 14 lipca — 3 sierpnia.** Oprócz **Fr. Kępki** wystąpi tam jeszcze pięcioro polskich szybowników.

Nieco wcześniej, bo w dniach 11—20 lipca, dwaj nasi młodzi piloci, **Andrzej Bylok** i **Henryk Tobola** wystartują **w Bautzen, w szybowcowych mistrzostwach NRD juniorów.**

Tak jak w roku ubiegłym, od polskiej grupy szybowcowej w W. Brytanii przyszło zaproszenie do udziału reprezentanta Polski w międzynarodowych zawodach szybowcowych **„Euroglide"**, które odbędą się w dniach **16—25 sierpnia w Dunstable k. Londynu.** Polacy mieszkający w W. Brytanii pokrywają całkowicie koszty pobytu i startu naszego pilota.

Natomiast z **Włoch** nadeszło do Aeroklubu PRL zaproszenie dla dwóch pilotów do udziału w **mistrzostwach tego kraju**, które odbędą się **w Rieti, w dniach 3—18 sierpnia.** Udział Polaków w tych mistrzostwach, rozgrywanych w terenie górskim, byłby wielce pożyteczny, chociażby ze względów szkoleniowych. Termin zgłoszeń upływa z końcem maja.

AKROBACI ZA BURTĄ

Polscy piloci akrobacyjni, pomimo pierwotnych ustaleń, nie wystartują w **I Mistrzostwach Europy w Akrobacji Samolotowej**, które odbędą się w dniach **3—6 czerwca w Danii.** Powodem takiej decyzji Aeroklubu PRL jest m. in. brak szans na czołowe lokaty. Tak więc polscy akrobaci znaleźli się za burtą tej ważnej imprezy. Szkoda. Inna sprawa, że akrobacja lotnicza w Polsce przeżywa obecnie trudny okres. W tej sytuacji najważniejszą imprezą zagraniczną będą **Międzynarodowe Zawody Samolotowe w Akrobacji Państw Socjalistycznych w ZSRR (Kijów, 18—27 czerwca).** Wyznaczono do nich automatycznie pięciu pierwszych naszych pilotów z ubiegłorocznych mistrzostw Polski. Drugim i ostatnim występem akrobatów za granicą będzie start w **mistrzostwach NRD (1—5 października).**

Samolotowi piloci rajdowo-nawigacyjni pozostaną chyba w br. przy imprezach krajowych, do czego już przywykli od lat. Czy się jednak z tym pogodzili? Chyba nie, o czym świadczy m. in. zamieszczony w tym numerze „SP" artykuł E. Popiołka. **Wydaje się, że połączenie wysiłków Aeroklubu PRL i przemysłu lotniczego mogłoby umożliwić starty polskich pilotów na polskich samolotach w coraz liczniejszych imprezach rajdowo-nawigacyjnych w Europie.**

HEK

na początku sezonu... ...przestroga

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

NOWE KADRY

Z uznaniem trzeba wyrazić się o ostatnich poczynaniach i zamierzeniach Aeroklubu PRL w zakresie szkolenia instruktorów i mechaników lotniczych. Nie oglądając się na innych, zabrano się solidnie do roboty. W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu zakończył się w marcu ciekawy pod względem formy (wykłady w soboty i niedziele przez cztery zimowe miesiące) i treści (wykładowcy — z Uniwersytetu Mikołaja Kopernika oraz doświadczeni piloci i instruktorzy, loty metodyczne w aeroklubach regionalnych) kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów szybowcowych, samolotowych i spadochronowych. Były egzaminy wstępne, tematy problemowe do opracowań jako warunek dopuszczenia do egzaminów końcowych (najciekawsze prace powielone będą w biuletynie dla instruktorów) i same egzaminy przed LKE. Piękne dyplomy ukończenia kursu otrzymały 73 osoby (z 12 aeroklubów), które uzyskały łącznie 96 uprawnień instruktorskich, w tym 43 szybowcowe, 47 samolotowych i 6 spadochronowych. Przy organizacji kursu napracowało się wiele osób, ale słowa szczególnego uznania należą się kierownikowi Aeroklubu Pomorskiego S t e f a n o w i M r o z o w i c z o w i i szefowi wyszkolenia tego aeroklubu Z d z i s ł a w o w i T r e d e r o w i.

W tych dniach zakończyły się dwa kolejne, tym razem skoszarowane, kursy: dwumiesięczny szybowcowy w Lesznie i dwu i półmiesięczny samolotowy w Krośnie. Łącznie przybyło blisko 50 nowych instruktorów. W połowie kwietnia rozpoczął się w CWSpad w Krośnie półtoramiesięczny kurs metodyczny dla kandydatów na instruktorów spadochronowych. Wielu z tych nowo wyszkolonych instruktorów podejmie pracę w lotnictwie sportowym. Cały wrzesień trwać będzie w Aeroklubie Bielsko-Bialskim kurs metodyczny dla kandydatów na społecznych instruktorów szybowcowych i samolotowych.

Miesiące zimowe (styczeń i luty) w CWL Leszno i Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie wykorzystano pracowicie na szkolenie mechaników lotniczych różnych specjalności, i to nie tylko dla lotnictwa sportowego ale także dla innych rodzajów lotnictwa cywilnego (słuchacze także z ZUA-WSK, Instytutu Lotnictwa WSK-PZL Świdnik i Warszawa oraz Zakładów Szybowcowych w Bielsku-Białej). Przeprowadzono cztery kursy, w których wzięło udział 314 osób.

Są to najważniejsze, ale bynajmniej nie wszystkie, przedsięwzięcia Aeroklubu PRL w zakresie szkolenia nowych kadr dla lotnictwa. Aeroklub PRL ma bowiem zamiar realizować kompleksowo system kształcenia instruktorów i mechaników. Wszystko po to, by wyjść z wieloletniego impasu kadrowego, by uzupełnić braki kwalifikowanych instruktorów i mechaników, którzy z lotnictwa sportowego masowo przechodzili do pracy w innych rodzajach lotnictwa.

Praktyka ostatnich poczynań wykazuje, że w Aeroklubie PRL, dzięki ofiarnej pracy kadry zawodowej, można zorganizować i przeprowadzić nawet wysoko specjalistyczne kursy. Czy jednak d o r a ź n e szkolenie w Aeroklubie PRL zastąpi szkoły i uczelnie zawodowe, które powinny być głównym źródłem dopływu kwalifikowanych kadr dla całego lotnictwa cywilnego, w tym także dla lotnictwa sportowego? Wydaje się, że nie. Niestety, oglądanie się wyłącznie na szkolnictwo aktualnie nie rozwiązuje problemu. Póki co, należy więc korzystać z każdej możliwości kształcenia lotniczych kadr. Także tej, jaką stwarza Aeroklub PRL.

Zapewnienie wysokiego poziomu przekazywania wiedzy, oprócz instruktorów i wykładowców, wymaga nowoczesnych pomocy naukowych. W tej mierze jest jednak wiele zaległości i jeszcze więcej do zrobienia. Brakuje modeli, przekrojów, plansz, przezroczy, filmów itp. Także — podręczników, chociaż można tu zanotować pewne osiągnięcia. A propos tej ostatniej sprawy. Wydaje się, że słuszna byłaby koordynacja zamierzeń wydawniczych Aeroklubu PRL i jego ośrodków (np. CWL Leszno), Wydawnictw Komunikacji i Łączności oraz Branżowego Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Lotnictwa Cywilnego przy CZLC MK. Według naszego rozeznania, istnieją tu pewne m o ż l i w o ś c i b a r d z i e j n i ż d o t ą d p r ę ż n e j i o p e r a c y j n e j d z i a ł a l n o ś c i w y d a w n i c z e j d l a p o t r z e b l o t n i c t w a s p o r t o w e g o.

Haluy

SAMOLOTOWA, RAJDOWO-NAWIGACYJNA KADRA JUNIORÓW NA 1975 ROK

Krystyna Banach (Stalowa Wola), **Zbigniew Bronowicki** (Warszawa), **Marek Bukowski** (Bydgoszcz), **Andrzej Bylok** (Bielsko-Biała), **Kazimierz Faryniarz** (Lubin), **Leszek Horbaczewski** (Wrocław), **Anna Iwańska** (Nowy Sącz), **Lidia Iwańska** (Nowy Sącz), **Andrzej Jukowski** (Świdnik), **Alina Kalicka** (Kraków), **Roman Kościelny** (Bielsko-Biała), **Adam Kotlinowski** (Radom), **Bogusław Pudzianowski** (Radom), **Piotr Rudomino** (Toruń), **Andrzej Rydzyński** (Gdańsk), **Halina Rykiel** (Rzeszów), **Jerzy Szempliński** (Jelenia Góra), **Mirosława Sznejder** (Kraków), **Eugeniusz Trochimowicz** (Białystok), **Ryszard Widelak** (Wrocław).

Czy polska „Wilga" wystartuje w I Mistrzostwach Świata Samolotów Lekkich.

Zdjęcie: B. Koszewski

SZANSE SPORTU RAJDOWO-NAWIGACYJNEGO

Dr inż. EDWARD POPIOŁEK
Korespondencja z Paryża

Jako delegat Aeroklubu PRL uczestniczyłem 19 lutego 1975 r. w posiedzeniu Międzynarodowej Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI (w skrócie CIAG), które odbyło się w siedzibie Aeroklubu Francji w Paryżu. Komisja Lotnictwa Ogólnego FAI zajmuje się problemami bardzo zbliżonymi do problemów Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL. Są to sprawy: samolotowego latania sportowego rajdowo-nawigacyjnego i turystycznego, rekordów oraz uprawnień pilotów sportowych. Poniżej krótko przedstawiam niektóre zagadnienia poruszane i zaakceptowane przez Komisję, które, mam nadzieję, zainteresują przede wszystkim coraz liczniejszą grupę pilotów samolotowych, szczególnie tych, którzy uprawiają sport rajdowo-nawigacyjny.

MISTRZOSTWA ŚWIATA SAMOLOTÓW LEKKICH odbywać się będą co dwa lata, na przemian z Rajdowymi Mistrzostwami Świata. I Mistrzostwa odbędą się w miejscowości Gävle (Szwecja), w dniach 23—25 sierpnia 1975 r. Regulamin zawodów oparty został na dotychczasowych regulaminach nordyckich, które przewidują: próbę nawigacyjną, próbę specjalną i próby lądowania.

Próba nawigacyjna obejmuje utrzymanie czasu, zadanej trasy, wysokości lotu oraz prędkości względem ziemi. **Próba specjalna** to poprawne sporządzenie planu lotu oraz rozpoznanie znaków i obiektów na trasie próby nawigacyjnej. Na **próby lądowania** składają się — lądowanie normalne, pozorowane lądowanie przymusowe, precyzyjne lądowanie bez gazu i lądowanie znad przeszkody.

Do zawodów zgłosiły się: USA, Japonia, Jugosławia, Luksemburg, Austria, RFN, Australia, Francja, Afryka płd., Szwecja, Dania i Norwegia. Zawody dostępne są dla członków FAI, zarówno indywidualnych pilotów jak drużyn złożonych z 2—3 samolotów i kapitana drużyny. Wpisowe dla 4-osobowej drużyny wynosi 480 dolarów (120 dolarów od osoby), wliczając zakwaterowanie, posiłki i transport lokalny. Do udziału w mistrzostwach dopuszczone są wszystkie typy samolotów sportowych i turystycznych. Przyjmowana do obliczeń prędkość przelotowa jest równa prędkości przewidzianej instrukcją dla 65% mocy silnika. Urządzenia radionawigacyjne nie są konieczne. Termin zgłoszeń w zasadzie upłynął 1 marca br. Praktycznie realny jest jeszcze termin do końca kwietnia.

LOT EUROPEJSKI FAI organizowany będzie w drugim lub trzecim tygodniu września 1976 r., na trasie długości 2445 km, przebiegającej przez 6 krajów: Austrię, Włochy, Szwajcarię, Francję, Hiszpanię i Wielką Brytanię. Trasa podzielona została na 6 etapów:

1 dzień:	Graz — Wenecja	— 285 km
2 dzień:	Wenecja — Lugano	— 270 km
3 dzień:	Lugano — San Sebastian (2 etapy)	— 880 km
4 dzień:	San Sebastian — La Baule	— 430 km
5 dzień:	La Baule — Jersey	— 265 km
6 dzień:	Jersey — Paris	— 315 km
	Razem:	2455 km

Organiaztor Lotu Europejskiego — Aeroklub Francji — przewiduje udział 80 samolotów. Po dyskusji w Komisji zmniejszono minimalną prędkość przelotową do 180 km/h (poprzednio było 220 km/h). Regulamin Lotu nie ulegnie większym zmianom w stosunku do poprzedniego z 1971 r. Ogólnie biorąc Lot Europejski FAI ma charakter turystyczno-rekreacyjny, posiada jednak urozmaicone próby sportowe.

RAJDOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA. Zgodnie z wcześniej ustalonymi postanowieniami, w 1976 r. odbędą się Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata. Przewodniczący Komisji proponował utrzymanie dotychczasowych zasad mistrzostw, polegających na sumowaniu punktów pilota z 3 zawodów rajdowych, wyszczególnionych w kalendarzu FAI. Część delegatów (m.in. Austrii, Szwecji i Polski) proponowała rozgrywanie Rajdowych Mistrzostw Świata jako oddzielnych zawodów. W sprawie tej nie podjęto decyzji, powołano jedynie 6-osobowy zespół dla przygotowania propozycji i regulaminu. Ostateczne decyzje w tej sprawie zapadną na następnym posiedzeniu Komisji.

KALENDARZ IMPREZ LOTNICZYCH FAI NA 1975 ROK, oprócz omówionych wyżej **Mistrzostw Świata Samolotów Lekkich**, przewiduje 8 imprez rajdowych FAI pierwszej kategorii m. in.

— 2 Rajd Kanału La Manche — 2—4.V, Wielka Brytania;
— Puchar Jaffeux-Tissot — 1.V, Francja;
— 5 Rajd Salzburga — 17—18.V, Austria;
— 27 Rajd Sycylijski — 27.VI.—2.VI. Włochy;
— 1000 km Wenecji — 4—7.VII, Włochy.

Ponadto odbędzie się 10 imprez rajdowych **drugiej kategorii**, m.in.:

— 28 Rajd Wina, Kwiatów i Zamków — 31.V.—1.VI, Francja;
— 5 Rajd „Cognac" — 28—30.VI, Francja;
— XXXIV Rajd Lombardii — 7.IX, Włochy.

Ilość imprez wskazuje na intensywną działalność rajdową na świecie. Podkreślić należy, że wszystkie rajdy mają bogatą część sportową.

Porównując zawody rajdowo-nawigacyjne w Polsce i innych krajach (szczególnie w krajach nordyckich i Austrii), trzeba stwierdzić, że regulaminy sportowe są zbliżone do naszych. Jednak więcej w nich prób czysto pilotażowych (utrzymanie wysokości lotu, różne wersje lądowań). Oceniane jest również przygotowanie do lotu. Warto te elementy wprowadzić i u nas.

Z innych zagadnień poruszonych na posiedzeniu Komisji interesujące są próby wprowadzenia świadectw sprawności pilota, przewidujących 5 stopni uprawnień pilota. W Polsce sprawy te postawione są znacznie lepiej, poprzez trzy klasy pilotażowe. Jako ciekawostkę można podać, że zgodnie z propozycjami pilot zaczyna od lotów na radionawigację, a dopiero w najwyższej, 5 klasie, przewidywane są loty na orientację szczegółową.

Końcowym akcentem obrad były wybory władz CIAG na następną kadencję. Przewodniczącym Komisji został ponownie **JOSEPH BLOND** (Francja), I wiceprzewodniczącym **H. OTTLEY** (USA), II wiceprzewodniczącym **S. HUGSSON** (Szwecja), a sekretarzem **J. REYMOND** (Szwajcaria). Ustalono, że następne posiedzenie Komisji odbędzie się 24 lutego 1976 r. w Paryżu.

Chciałbym mieć nadzieję, że uzyskane przeze mnie informacje i nawiązane kontakty pozwolą wreszcie na oczekiwane od dawna porównanie umiejętności polskich pilotów rajdowo-nawigacyjnych z pilotami innych państw.

LIST z ZSRR

Drodzy przyjaciele!

W „SP" nr 11/1975 r. przedstawiłem samolot amatorski „Omega" konstrukcji M. Artiomowa. Dziś opiszę samolot „Mustang" jego przyjaciela Wiktora Timofiejewa, który wystartował w końcu lutego 1975 r.

Pewnego razu Timofiejew zobaczył w radzieckim czasopiśmie „Modelist-Konstruktor" zdjęcie polskiego samolotu amatorskiego „Prząśniczka". Niestety, oprócz niezbyt ostrego zdjęcia i bardzo krótkiego opisu nic więcej nie było. Timofiejew musiał sam wykonać obliczenia i opracować rozwiązania konstrukcyjne. W budowie samolotu pomagał ojciec, brat Timofiejewa i M. Artiomow.

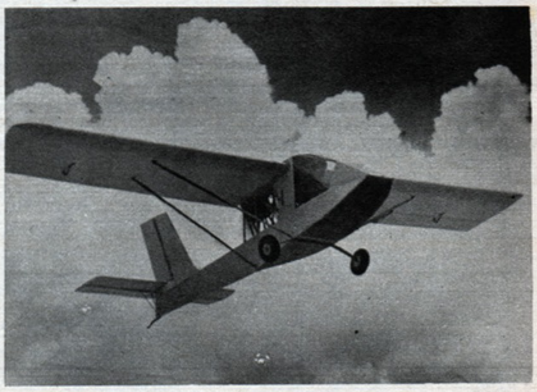
Samolot 1-miejscowy T-1 „Mustang" ma masę własną 150 kg, a masę całkowitą — 270 kg. Konstrukcja metalowa z pokryciem płóciennym. Silnik konstrukcji Timofiejewa z wykorzystaniem 2 cylindrów od motocykla IŻ-56, o mocy 32 KM. Śmigło drewniane 2-łopatowe o średnicy 1,22 m.

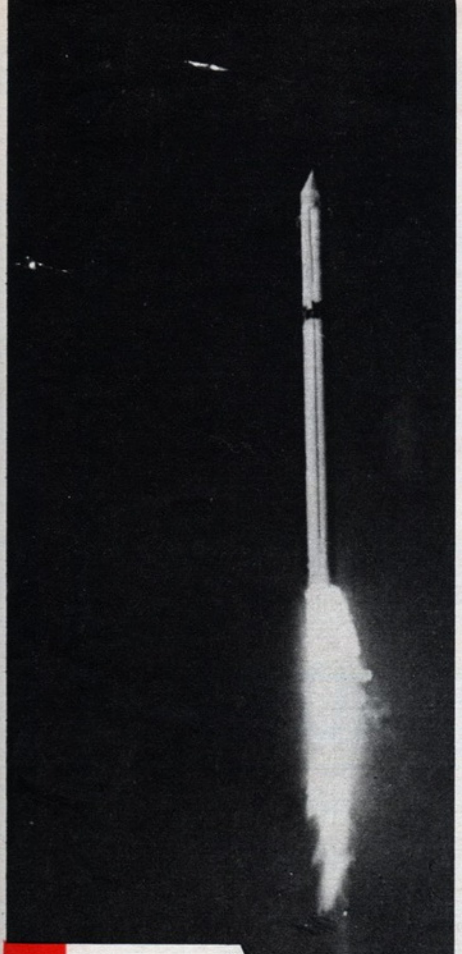
Samolot lata bardzo dobrze. Był również pilotowany przez zawodowych lotników, którzy wydali mu znakomitą opinię. Jest stateczny na dużych kątach natarcia.

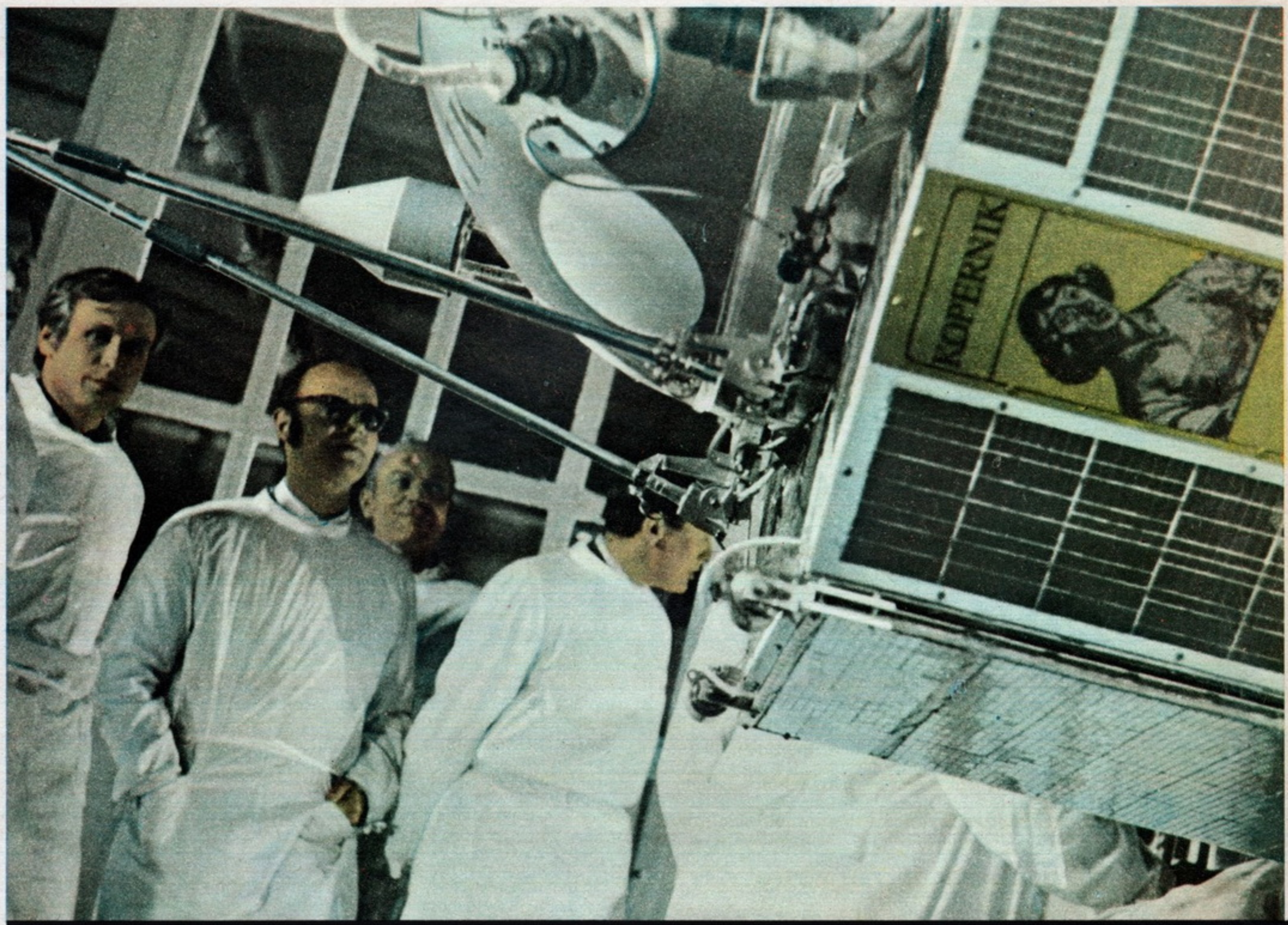
Prędkość startu — 65 km/h, prędkość lotu — 100 km/h, rozbieg — 100 m, dobieg — 50 do 60 m.

Na zdjęciach: Samolot T-1 „Mustang" podczas marcowych lotów z zamarzniętej tafli jeziora w Dnieprodzierżyńsku oraz jego konstruktor — Wiktor Timofiejew.

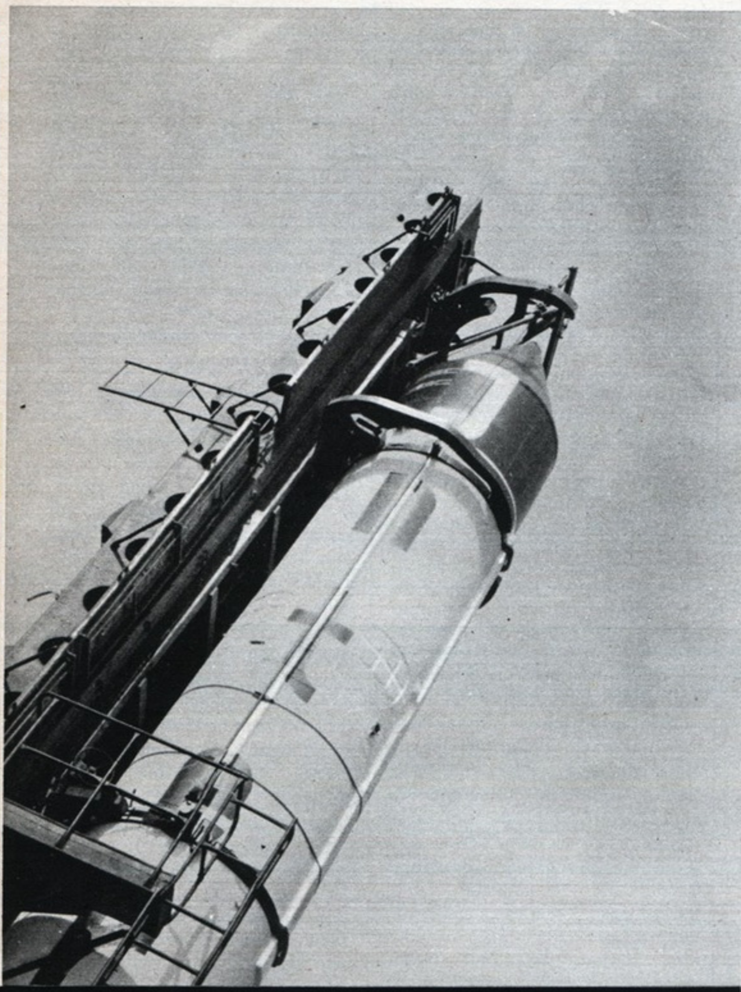
J. SYTNIK
Dniepropietrowsk — ZSRR







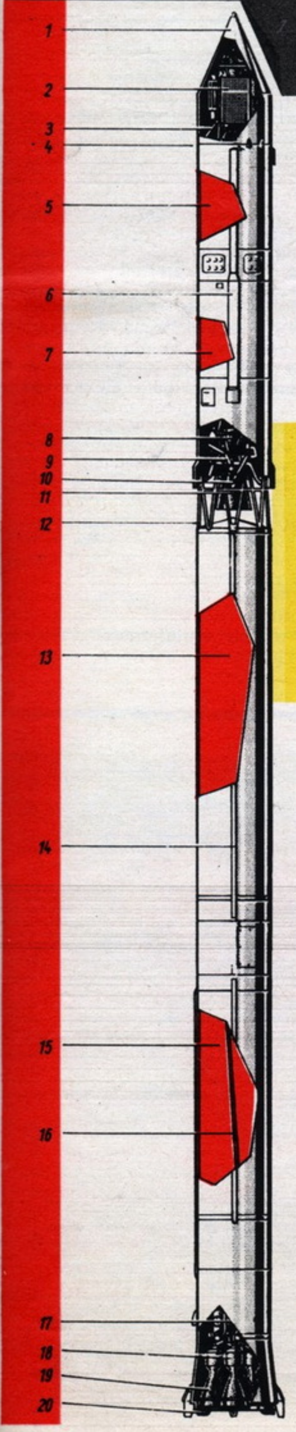
Ostatnie przygotowania przed transportem rakiety na stanowisko startowe. Polscy i radzieccy specjaliści przed satelitą „Interkosmos – Kopernik-500".



Rakieta nośna „Kosmos" przeznaczona do wynoszenia w przestrzeń kosmiczną sztucznych satelitów Ziemi. Tym razem pod osłoną głowicy znajduje się satelita „Interkosmos – Kopernik-500".

INTERKOSMOS-KOPERNIK 500

POLSKO-RADZIECKA WSPÓŁPRACA



Rakieta nośna „Kosmos". Podstawowe podzespoły: 1 – stożek ochronny, 2 – ładunek użyteczny – satelita „Interkosmos–Kopernik–500", 3 – łącze satelita – rakieta, 4 – miejsce rozdzielenia, 5 – zbiornik paliwa silnika drugiego stopnia, 6 – przewody, 7 – zbiornik paliwa silnika drugiego stopnia, 8 – pompa paliwowa, 9 – silnik, 10 – silniczki sterujące, 11 – dysza, 12 – łącze, 13 – zbiornik paliwa pierwszego stopnia, 14 – przewody, 15 – zbiornik paliwa, 16 – przewód paliwowy, 17 – pompa paliwowa, 18 – silnik stopnia pierwszego, 19 – dysza, 20 – stery gazowe.

Dziewiętnastego kwietnia br. mija druga rocznica wprowadzenia na orbitę okołoziemską sztucznego satelity, noszącego oprócz nazwy „Interkosmos" również imię naszego wielkiego astronoma Mikołaja Kopernika. Satelita ten, „Kopernik-500, był jednym z wielu przejawów współpracy polsko-radzieckiej zarówno na Ziemi, w powietrzu, jak i Kosmosie.

Program **INTERKOSMOS** jest realizowany przez państwa socjalistyczne. Poszczególne rakiety, satelity i systemy startowe dostarczane są przez ZSRR, a wyposażenie i sposoby wykorzystania poszczególnych urządzeń prowadzone są przez zainteresowane strony. Pierwszy satelita noszący oznaczenie „Interkosmos" wprowadzony został na orbitę okołoziemską 14 października 1969 roku. Najnowszy, trzynasty satelita z tej serii, wystartował w końcu marca roku bieżącego.

Satelita „Interkosmos-Kopernik-500" wyniósł w przestrzeń kosmiczną polską, unikalną aparaturę przeznaczoną do badania promieniowania w postaci fal elektromagnetycznych o częstotliwości radiowej wysyłanych przez Słońce. Wykonawcą aparatury byli specjaliści z Instytutu Lotnictwa. Instytut otrzymał to zlecenie od Polskiej Akademii Nauk. Termin wykonania pracy obejmował zaledwie dwa lata. Mimo krótkiego stosunkowo terminu, z powierzonych zadań wywiązano się terminowo, a polska aparatura — ściślej radiospektrograf RS-500 K — uznana została przez specjalistów polskich i radzieckich jako urządzenie w pełni odpowiadające założeniom prac badawczych i spełniające wszelkie wymagania skomplikowanej pracy w przestrzeni kosmicznej na pokładzie satelity.

Mógłby ktoś zapytać, dlaczego akurat wybrano badanie promieniowania słonecznego? Otóż nie jest tajemnicą, że w Polsce mamy liczne grono specjalistów, swego rodzaju „szkołę" związaną z tego rodzaju badaniami. Dokładniej — nasi uczeni specjalizują się w badaniach promieniowania elektromagnetycznego Słońca o częstotliwościach radiowych. Stąd też w roku 1970 nasi uczeni przedstawili projekt (na kolejnej radzie **INTERKOSMOSU)** badań prowadzonych z pokładu satelity. Projekt spotkał się z uznaniem i przystąpiono od razu do jego realizacji.

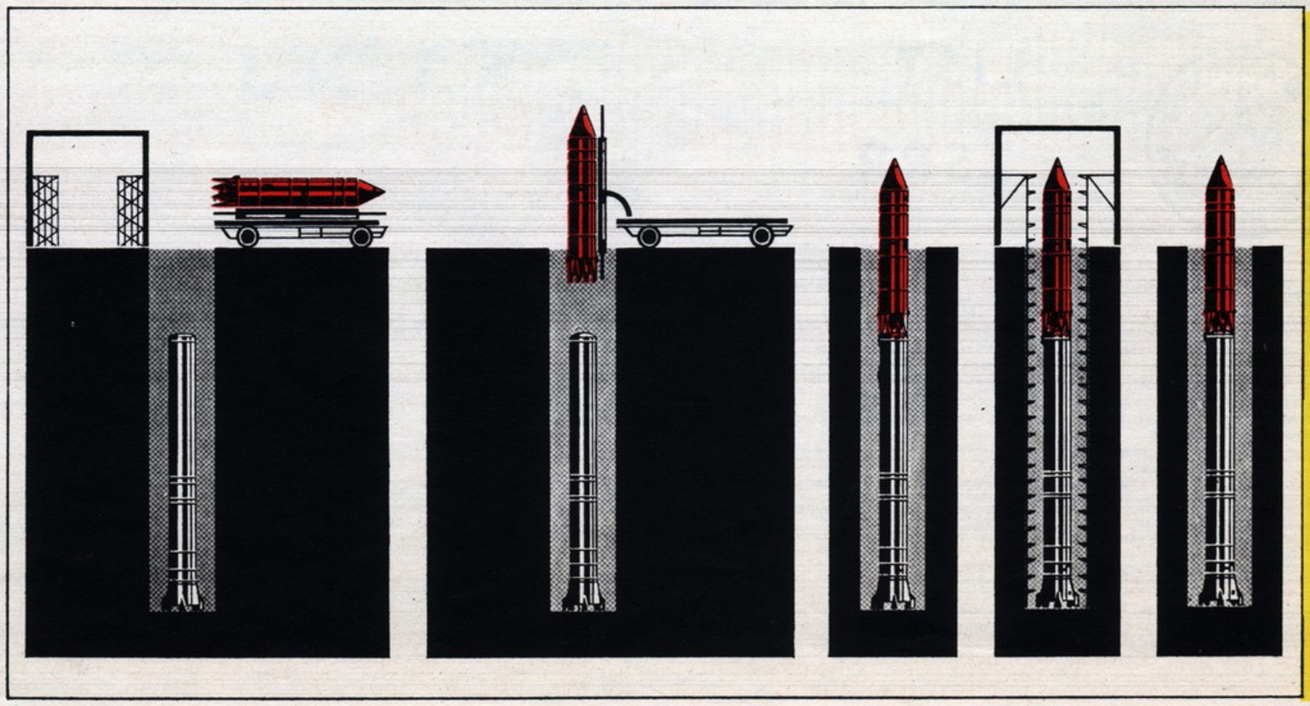
Satelita „Interkosmos-Kopernik-500" nie wyróżniał się konstrukcyjnie od standardowych satelitów tej serii. Maksymalna odległość orbity od Ziemi wynosiła — 1551 km, a minimalna — 202 km, nachylenie płaszczyzny orbity do płaszczyzny równika wynosiło — 48,5 stopnia, a początkowy okres obiegu Ziemi wynosił — 102,2 minuty. Na pokładzie satelity, oprócz polskiego analizatora widma czyli radiospektrografu, znajdowały się jeszcze dwa urządzenia: miernik impedancji anteny i miernik koncentracji plazmy. Urządzenia te zostały wykonane w ZSRR. Masa polskiego analizatora wynosiła 7,2 kg, a objętość 9 dcm^3.

W najprostrzej, skrótowej formie działanie urządzenia polegało na odbiorze promieniowania elektromagnetycznego Słońca przez dwie anteny ortogonalne 15 m umieszczone na zewnątrz kadłuba satelity i doprowadzenie do analizatora. Następnie z analizatora sygnały przechodziły do pamięci urządzenia, a potem do nadajnika radiotelemetrycznego. Trzy zatem podstawowe bloki znajdowały się na pokładzie satelity. Na Ziemi natomiast odbiornik radiotelemetryczny przekazywał sygnały do drugiego bloku — centrum odbiorczego i następnie centrum obliczeniowego.

Mierzono promieniowanie radiowe Słońca w zakresie długości fal od 50 do 500 m (zakres częstotliwości od 0,6 do 6 MHz), którego źródłem są warstwy korony słonecznej.

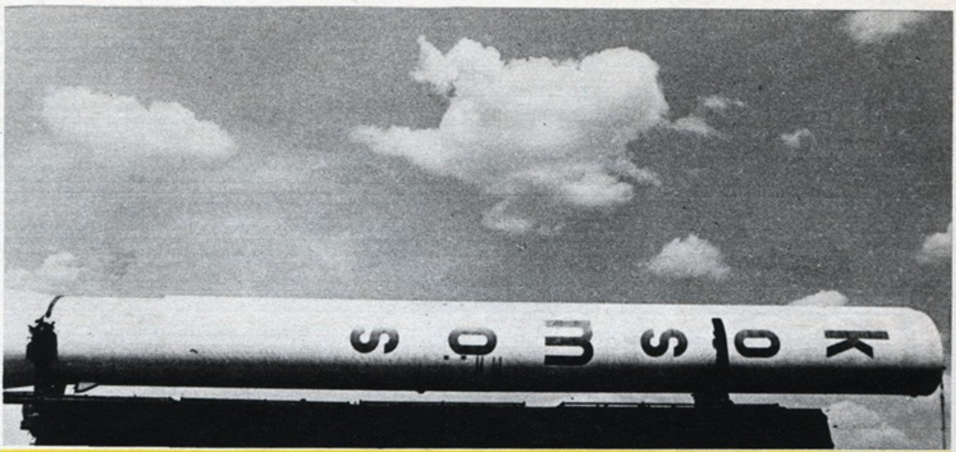
Analizator widma jest wspólnym dziełem naszych uczonych i techników. Wymieńmy nazwiska jego twórców. Przede wszystkim wymienić należy dra J. Hanasza — astrofizyka i prof. S. Gorgolewskiego z Uniwersytetu im Mikołaja Kopernika w Toruniu oraz inżynierów z Instytutu Lotnictwa w Warszawie, doc. dr. C. Lichodziejewskiego, mgr. inż. Z. Krawczyka i mgr. inż. K. Nowaka.

(I)

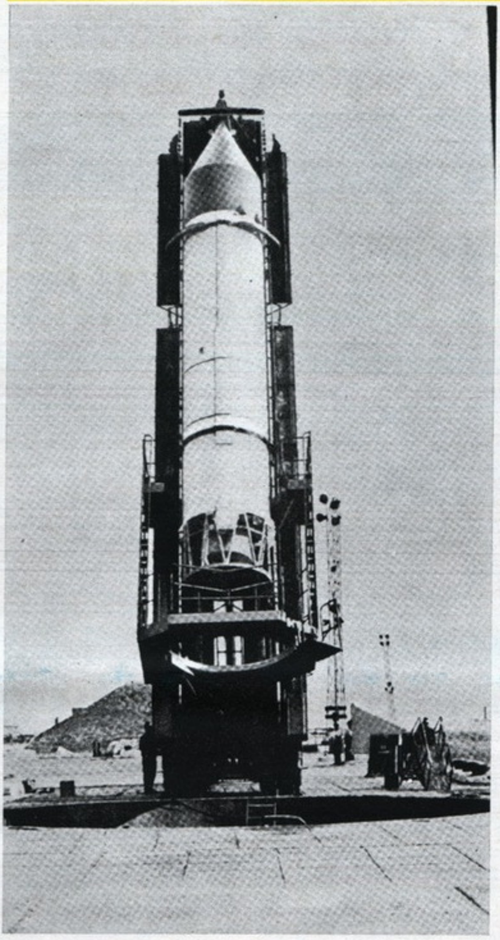


Schemat przygotowania do startu rakiety nośnej typu „Kosmos". Wóz transportowy przewozi drugi stopień rakiety do otworu szybu, w którym spoczywa stopień pierwszy rakiety. Stopień drugi zostaje opuszczony w głąb i następuje połączenie obu członów w jedną całość. Następnie do wnętrza szybu wprowadzane są urządzenia obsługowe i technicy mogą przystąpić do ostatnich czynności poprzedzających start rakiety. Po usunięciu rusztowań obsługowych z wnętrza szybu rakieta jest przygotowana do startu.

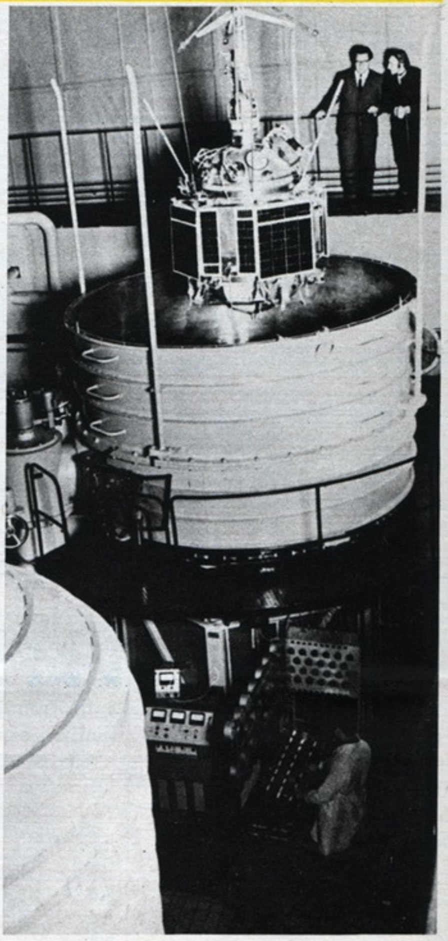
Rysunki: P. Stache „Traegerakete", wyd. Transpressverlag (NRD)
Zdjęcia: Agencja Prasowa „Nowosti"



Pierwszy stopień rakiety „Kosmos” na wozie transportowym.

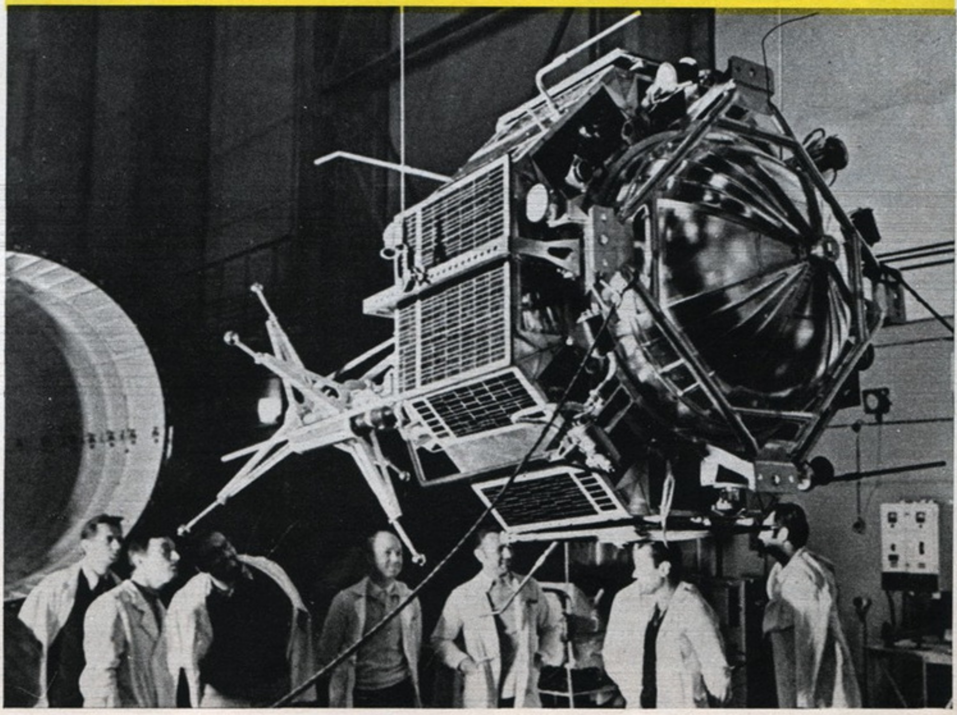


Drugi stopień „Kosmosa” został podwieziony do otworu szybu.



Satelita w komorze próżniowej. Takie próby przechodzi również „Kopernik-500”.

Satelity serii „Interkosmos” mają szereg wspólnych podzespołów. Oto poprzednik „Kopernika-500” – „Interkosmos-10” podczas osatecznych badań przed umieszczeniem satelity na pokładzie rakiety.



W Koreańskiej Republice Ludowo-Demokratycznej dużą uwagę przykłada się do udziału lotnictwa w pracach na rzecz rolnictwa. Jako samoloty „agro" używane są An-2 w wersji rolniczej, zbudowane w Polsce i zakupione w r. 1970.

LOTNICTWO KRL-D

Daleko, bo 7 500 km od Polski, w Azji wschodniej leży jedno z państw wspólnoty socjalistycznej — Koreańska Republika Ludowo-Demokratyczna. Dotychczas w czasopiśmiennictwie polskim brak było omówienia stanu lotnictwa tego kraju. Myśląc o zapełnieniu tej luki, autor opierając się na wielu dostępnych mu materiałach i informacjach próbuje poniżej przedstawić w miarę aktualny obraz cywilnego lotnictwa KRL-D.

Regularna komunikacja lotnicza w Północnej Korei datuje się od początku roku 1950, gdy rządy ZSRR i KRL-D, mając głównie na uwadze skomunikowanie obu krajów oraz ChRL z radzieckim Dalekim Wschodem, powołały wspólne Radziecko-Północno Koreańskie Linie Lotnicze (SOKAO). W początkowym okresie swej działalności samoloty towarzystwa obsługiwały tylko jedną trasę: Pekin—Phenian—Władywostok.

W okresie tzw. wojny koreańskiej (lata 1950—53) cywilna komunikacja lotnicza w KRL-D była oczywiście zawieszona, natychmiast jednakże po podpisaniu zawieszenia broni w drugiej połowie 1953 r. SOKAO reaktywowało połączenie z ZSRR, lecz już nie z Władywostokiem, a przez Szenjang z Czytą, zabezpieczając w ten sposób również połączenie z ChRL. Około 1 300-milową trasę towarzystwo obsługiwało 6 razy w tygodniu samolotem wynajętym od „Aerofłotu".

Pod koniec roku 1954 SOKAO wspólnie z chińskim CAAC zorganizowały linię Phenian—Szenjang—Pekin. W rok później, a dokładniej 7 grudnia 1955 r., radziecki „Aerofłot" otworzył bezpośrednie połączenie Phenianu z Moskwą, przez Irkuck i Omsk.

Działające obecnie Towarzystwo Lotnictwa Cywilnego KRL-D (CHOSON MINHANG), znane jednak bardziej na świecie pod nazwą Administracji Lotnictwa Cywilnego Korei (CAAK), utworzono w roku 1959. Przejęło ono linie eksploatowane dotychczas przez SOKAO, sprzęt jak i wszystkie pasywa i aktywa spółki. Na wzór organizacji lotnictwa cywilnego w ChRL, towarzystwo podlega mającemu uprawnienia centralnego urzędu — Biuru Lotnictwa Cywilnego, kierowanemu bezpośrednio przez rząd KRL-D.

CAAK obsługuje kilka linii wewnętrznych, łączących jedyny z prawdziwego zdarzenia port lotniczy republiki, Phenian-Sunan, z głównymi miastami kraju, m.in. z Kesong, Synyidzu, Wonsun, Hamhyng, Kanggie i Czhongdzin. Eksploatuje tylko jedną trasę zagraniczną — do Pekinu, zaś chiński CAAC—Pekin—Szenjang—Phenian. Natomiast „Aerofłot" dwie trasy: wspomnianą wyżej Phenian—Irkuck—Omsk—Moskwa (1 lot w tygodniu Ił-18) i od września ub. r. 1 raz w tygodniu bardzo pojemnym nowoczesnym samolotem Tu-154 Phenian-Chabarowsk.

Podpisane z tej okazji przez radzieckie ministerstwo Lotnictwa Cywilnego i Biuro Lotnictwa Cywilnego KRL-D porozumienie przewiduje w najbliższym czasie obsługę tej trasy również przez stronę koreańską (CAAK), w liczbie dwóch rejsów tygodniowo.

KRL-D nie należy do ICAO, a CAAK do IATA, jednakże towarzystwo posiada liczne dwustronne umowy o wzajemnej reprezentacji i pomocy z wieloma liniami lotniczymi świata. W tej liczbie — z wszystkimi krajami socjalistycznymi. Ostatnio CAAK podpisał podobne porozumienia z „Air Algerie", „Iraqi Airways", „Egyptair", „Syrian Arab Airlines", „Burma Airways", z austriacką AUA i pakistańską PIA, która pragnie przedłużyć w najbliższym czasie swe połączenie z Karaczi via Rawalpindi, Pekin do Tokio przez Phenian. Wstępne rozmowy przeprowadził również w Phenianie szef przedstawicielstwa „Air France" w Pekinie.

Jak zgodnie stwierdzają obserwatorzy zachodni, w łonie najwyższego kierownictwa republiki w ramach ogólnie prowadzonej polityki intensyfikacji kontaktów ze światem, i to nie tylko socjalistycznym, istnieją tendencje rozwoju w najbliższym czasie połączeń międzynarodowych CAAK.

Oczywiście, myśląc o tym nie zapomina się o aktualnym stanie posiadanego przez to towarzystwo sprzętu. Będący w dyspozycji park samolotów, składający się głównie z otrzymanych od ZSRR i ChRL kilkunastu wycofywanych gdzie indziej Li-2 i Ił-14, według źródeł angielskich i północno-koreańskich uzupełniony ma być 14 samolotami „Trident-2E". Wstępne rozmowy przedstawiciele producenta — Hawker Siddeley przeprowadzili w Phenianie w grudniu ub. r.

Przewiduje się otwarcie w najbliższych dwóch latach nowych połączeń Phenianu z Moskwą przez Ułan Bator, z Szanghajem (w dalszej przyszłości z przedłużeniem do Hongkongu i Hanoi) i z pierwszą stolicą kraju kapitalistycznego w historii CAAK — z Tokio. Biorąc pod uwagę obecny stan zaawansowania rozmów KRL-D z Koreą Płd., nie należy spodziewać się szybkiego otwarcia połączenia z Seulem.

Bardzo ważną sferą działalności CAAK są usługi agrolotnicze. Potrzeby w tym zakresie zabezpiecza 20 samolotów An-2 zakupionych w Polsce w roku 1970 przez Centralę Handlu Zagranicznego ILKIGE.

MACIEJ Z. MICHALCZONEK

Przede wszystkim informacja najważniejsza, bo związana z naszymi badaniami przestrzeni kosmicznej. 27 marca na orbitę okołoziemską wprowadzony został nowy sztuczny statelita „Interkosmos-13". Nowy obiekt kosmiczny, symbol współpracy krajów socjalistycznych, przeznaczony jest do badania wpływu Słońca na procesy zachodzące w atmosferze ziemskiej. Aparatura zainstalowana na pokładzie satelity wykonana została w ZSRR i Czechosłowacji. W obserwacjach naziemnych i opracowaniu informacji naukowych uczestniczą między innymi specjaliści z Bułgarii, NRD, Polski i Węgier.

Druga wiadomość pochodzi z ZSRR. Otóż pierwszego kwietnia na Kremlu odbyła się uroczystość odznaczenia kosmonautów radzieckich Aleksieja Gubariewa i Georgija Greczki orderami i medalami za pomyślne wykonanie zadań na pokładzie stacji kosmicznej „Salut-4". Przewodniczący Prezydium Rady Najwyższej ZSRR, Nikołaj Podgorny, wręczył kosmonautom ordery Lenina, medale „Złota Gwiazda" i odznaczenia „Lotnik-kosmonauta ZSRR".

Następna informacja pochodzi z ZSRR. Jak już podawaliśmy, w marcu przebywała w ZSRR grupa specjalistów amerykańskich, która wraz ze swymi radzieckimi kolegami przeprowadzała pozorowane ćwiczenia lotu kosmicznego statków „Sojuz" i „Apollo". A oto co na temat ćwiczeń powiedział kosmonauta Jelisiejew: „W ciągu dziewięciu dni przeprowadziliśmy najistotniejsze etapy eksperymentu wyznaczonego na lipiec roku bieżącego. Główną uwagę poświęcono operacjom wprowadzenia statków na orbitę, zbliżenia, połączenia i rozcalenia statków". Sprawdzono wszystkie systemy łączności pozorując różnego rodzaju awarie, między innymi uszkodzenie komputera na „Apollo". Obie załogi i kierownictwo wszystkich systemów wychodzili z opresji bez kłopotów. W ciągu dziewięciu dni obie załogi przebywały w kabinach swych statków. Wszystko zatem odbyło się pomyślnie i na razie astronauci mogą chwilkę odpocząć przed majowymi ćwiczeniami, już ostatecznymi w wielkiej serii przygotowań do wspólnego lotu orbitalnego.

Jeśli chodzi o inne dziedziny działalności kosmicznej, to wspomnieć trzeba o marcowej konferencji poświęconej aktualnym i przyszłościowym badaniom naszego naturalnego satelity. Konferencja w obsadzie międzynarodowej odbyła się w Houston, w USA. Natomiast w końcu kwietnia w USA odbyć się miał próbny rozruch silnika samolotu kosmicznego. Silnik główny o ciągu 225 Ton przejdzie cykl pięćdziesięciu włączeń i wyłączeń zapłonu. Powodzenie w sterowaniu zapłonem silnika jest, można śmiało powiedzieć, decydujące dla dalszych prób.

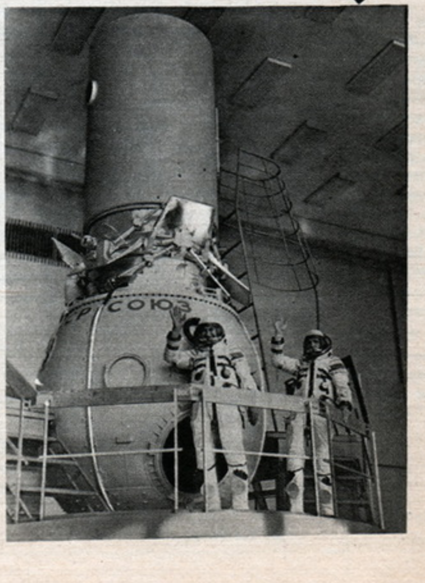
Fachowa prasa zagraniczna sporo miejsca poświęca trzykrotnemu już spotkaniu próbnika „Mariner-10" z planetą Merkury. Ostatnie spotkanie, podczas którego wykonano sporo zdjęć z najmniejszej wysokości, przyniosło najwięcej informacji dla badaczy.

Francuski satelita techniczny SRET-2, który służyć ma do badań górnej atmosfery ziemskiej, został już całkowicie przygotowany i przesłany do Instytutu Badań Kosmicznych w Moskwie. Jak już informowaliśmy, satelita francuski zostanie wyniesiony w Kosmos przy pomocy radzieckiej rakiety nośnej jeszcze w roku bieżącym. W połowie maja natomiast francuski „Diamant BP-4" wyniesie dwa małe satelity techniczne „Castor" i „Polux". Do końca marca łączna liczba radzieckich satelitów z serii „Kosmos" wynosi 722. Taki numer nosił bowiem ostatni, najnowszy obiekt kosmiczny wyrzucony z terenu ZSRR. Wspominając o satelitach roku bieżącego pominęliśmy osiągnięcie techniki japońskiej. Otóż w końcu lutego z ośrodka rakietowego w Uchinoura wystartował satelita badawczy SRATS, przeznaczony do badania promieniowania słonecznego i innych zjawisk cieplnych w atmosferze ziemskiej. Satelita wprowadzony został na orbitę bez trudności, a aparatura pomiarowa działa bez zarzutu.

P. E.

W centrum uwagi całego świata znajdują się przygotowania radzieckich i amerykańskich astronautów do wspólnego lotu. Oto symulator radzieckiego statku „Sojuz".

Zdjęcie: APN



PRZED CZTERDZIESTYMI MISTRZOSTWAMI POLSKI

Zdjęcie: J. Michalski

Modelarstwo lotnicze ma, o czym wiadomo, bogate tradycje. Jeszcze w pionierskim okresie lotnictwa przed I wojną światową szereg entuzjastów budowało w Polsce modele latające. Nie była to jednak działalność zorganizowana. Toteż za datę narodzin polskiego sportu modelarskiego można uważać rok 1926, kiedy to w maju na Polu Mokotowskim w Warszawie odbył się „I Wszechpolski Konkurs Modeli Latających". Przyjmując tę datę jako wyjściową dla modelarskich imprez sportowych, przyjęto kolejną numerację rozgrywanych imprez ogólnopolskich modeli latających. W ten sposób po wojnie od roku 1946 z inicjatywy „Skrzydlatej Polski" (między innymi! — przyp. red.) wznowiono organizację tradycyjnych zawodów ogólnopolskich. XI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających odbyły się zatem w Warszawie w roku 1946, XII — w Kobylnicy w 1947 r., XIII — w Katowicach w 1948 r... itd. Nie sposób tu wymienić wszystkich imprez, które rozgrywane były każdego roku.

Nie wszyscy zapewne pamiętają, jak uroczyście były przeprowadzane XX Jubileuszowe OZML w Warszawie. Od roku 1957 zawody te otrzymały rangę Mistrzostw Polski i bardzo uroczyście obchodzone były jako kolejne zawody XXV w Gnieźnie. W roku 1968 już większość klas modelarskich otrzymała rangę mistrzostw i dla wszystkich przyjęto kolejność numeracji wywodzącej się od roku 1926.

Biorąc pod uwagę fakt, że w roku ubiegłym rozegrane zostały 39 Mistrzostwa Polski, w roku bieżącym przypadają 40. Mistrzostwa te stały się przyczynkiem do rozważań historycznych. Nasunęło się bowiem pytanie czy wszystkie klasy modeli, podciągnięte pod kolejną numerację, wywodzą się ze starych tradycji, mają do tego prawo. Istnieją przecież klasy modeli na przykład takie jak na uwięzi, zdalnie sterowane, które powstały później w Polsce Ludowej i ich tradycje nierozerwalnie związane są z tym właśnie okresem. Ponadto miało to swój sens, gdy mistrzostwa rozgrywane były jako jedna impreza. Dziś modelarstwo poważnie się rozrosło. Od zeszłego roku na przykład rozgrywamy mistrzostwa młodzików, z czasem wprowadzimy wyścig modeli zdalnie kierowanych, oddzielnie muszą być rozgrywane modele halowe, wodnosamoloty czy modele zboczowe.

Biorąc to wszystko pod uwagę, na posiedzeniu odbytym w grudniu ub.r. w Krośnie Komisja Modelarska ZG APRL podjęła uchwałę o przywróceniu kolejnej numeracji poszczególnych mistrzostw, wywodzącej się z tradycji danej klasy modeli, a 40 Mistrzostwa Polski przeprowadzać tylko w klasie modeli latających. Taka impreza rozegrana zostanie w Lesznie w dniach 5—7 września br. Ponadto postanowiono imprezę tę uświetnić zawodami modeli historycznych i drugim spotkaniem koleżeńskim seniorów modelarstwa. Warto w tym miejscu przypomnieć, że pierwsze spotkanie odbyło się w roku 1969 w Lisich Kątach. Wzorem tego spotkania, poza konkursem modeli historycznych zorganizowana zostanie w Lesznie wystawa pamiątek i dorobku modelarstwa lotniczego. W związku z tym zwracamy się do wszystkich posiadaczy materiałów historycznych i pamiątek sportowych o ich „odkurzenie" i przygotowanie do wystawy, której ekspozycję przewiduje się także w Warszawie.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Zdjęcia: P. E.

CZERWONE ŚMIGIEŁKO

Konstrukcja wykonana całkowicie z balsy i przeznaczona dla początkujących modelarzy do startu w pomieszczeniach zamkniętych. Rozpiętość — 330 mm, odległość haczyków do zawieszania gumy — 210 mm. Tym dwóm wymiarom stawianym przez regulamin „czerwonego śmigiełka" odpowiada niniejszy model.

Kadłub wykonany jest z beleczki balsowej, w przedniej części wzmocnionej balsą (dostosowane do obsady). Tylna część kadłuba przyklejona wg planu pod kątem takim, by statecznik wysokości miał kąt ujemny 1,5°—2°. Zaczep tylny do góry stanowi szpilka krawiecka.

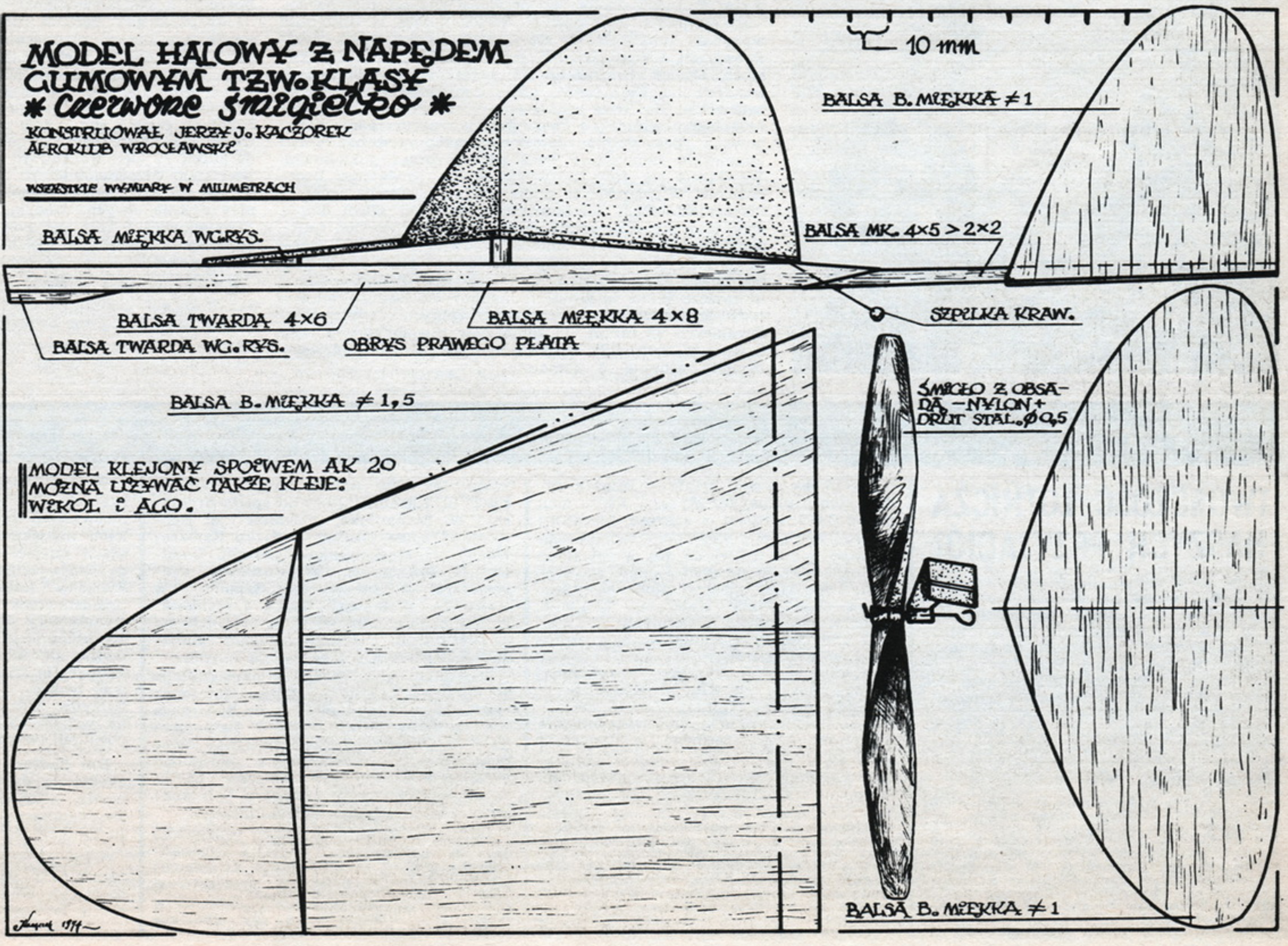
Skrzydła wykonać można jako łamane potrójnie lub jak podaje rysunek.

Śmigło standardowe prawoskrętne — można z powodzeniem zastąpić balsowymi łopatami, obsadzonymi w rureczce o średnicy 2 mm. Przy balsowym śmigle obciążyć musimy przód modelu plasteliną.

Napęd stanowi guma 1 × 3 × 260 mm (2 pasma), nasmarowana rycyną.

Bardziej zaawansowani mogą wykonać konstrukcyjne żebra oraz zbudować skrzydła i stateczniki z listew balsowych 1,5 × 2 mm. Konstrukcję można okleić wtedy bibułką lub papierem kondensatorowym. Loty modelu pewne i dające dużo satysfakcji. Modelarz 12—14-letni wykona model z balsowym śmigłem w ciągu 6—8 godzin.

J. K.



Połbin

Gen. mjr pil. Iwan Połbin (zdjęcie z okresu wojny).

Urodził się w 1905 r., w jednej z celi więzienia symbirskiego, gdzie jego matka, Ksenia Pietrowna, żona biednego chłopa ze wsi Rtiszczewo-Komionka (dzisiejszy obwód uljanowski), została uwięziona za udział w spisku.

Od samego dzieciństwa poznał głód i biedę. Musiał zarabiać na życie.

Po Rewolucji Październikowej, kiedy podrósł, poszedł do pracy na kolei, w brygadzie remontowej. W roku 1922 wstąpił do leniowskiego Komsomołu. Został sekretarzem organizacji komsomolskiej. W 1927 r. został przyjęty do partii.

Ukończył Orenburską Szkołę Lotniczą z wyróżnieniem. Jako młody oficer — pilot został skierowany do pułku. Wkrótce dał się poznać jako dobry pilot.

W latach 1933—1941 Iwan Połbin służył w różnych jednostkach lotniczych na Dalekim Wschodzie. W maju 1939 r. jako dowódca eskadry w jednostce lotnictwa bombowego, poleciał po raz pierwszy do walki. Za udział w rozgromieniu japońskich agresorów nad rzeką Chałchin — Goł został odznaczony Orderem Lenina.

Płk Iwan Połbin wręcza nagrodę starszemu lejtenantowi Leonidowi Żołudiewowi (zdjęcie z 1942 r).

Od czerwca 1941 roku podpułkownik Połbin staje ponownie do walki, tym razem uczestnicząc nieprzerwanie w Wielkiej Wojnie Narodowej Związku Radzieckiego przeciwko hitlerowskim Niemcom. Pułk lotnictwa bombowego (samoloty SB) pod jego dowództwem, w trudnych warunkach początkowego okresu wojny, wykonywał uderzenia na podejściach do Smoleńska, potem w rejonie Wielkich Łuków i Rżewa. W pierwszym, trudnym okresie wojny pułk pod jego dowództwem — od 16 lipca 1941 r. do 2 sierpnia 1942 r. — wykonał około 3 tysiące lotów bojowych, w tym 829 w nocy. W marcu 1942 roku jego pułk otrzymał miano gwardyjskiego.

Bombowce Połbina w ciągu dnia i nocy niosły śmierć najeźdźcom faszystowskim pod Moskwą i Stalingradem. W czasie kontrofensywy pod Stalingradem szczególną odwagą wsławili się lotnicy dowodzonego przez niego 150 pułku lotniczego. Atakowali oni z lotu nurkowego wojska hitlerowskie. Bombardowanie z lotu nurkowego stanowiło wówczas jeszcze rzadkość w działaniach bombowców Pe-2 (popularnych „peszek"), w które przezbrojono w tym czasie 150 pułk lotniczy. Połbin staje się w lotnictwie radzieckim jednym z pionierów tego rodzaju ataku.

W okresie bitwy stalingradzkiej pewnego razu Połbin, wraz ze starszym lejtnantem Leonidem Żułudiewem zniszczyli wielki niemiecki skład paliwa w rejonie stacji Morozowskaja, wstrzymując w ten sposób natarcie kilku niemieckich dywizji pancernych.

Za te czyny oraz aktywny udział w działaniach w Łuku Donu oraz w bitwie stalingradzkiej 23 listopada 1942 r. odznaczony zostaje Złotą Gwiazdą Bohatera Związku Radzieckiego. Niedługo później obejmuje dowództwo dywizji, a w marcu 1943 r. generał major lotnictwa Połbin zostaje wyznaczony na stanowisko dowódcy korpusu lotniczego.

W 1943 r. Połbin dokonuje wyczynu nietypowego raczej dla bombowców. 20 października tegoż roku grupa samolotów radzieckich, składająca się 17 bombowców Pe-2 z 82 pułku lotnictwa bombowego, pod osłoną 17 myśliwców, otrzymała zadanie wykonania nalotu na transporty wojsk niemieckich skupione na węźle kolejowym Znamionka (w okolicach Krzywego Rogu). Wyprawę poprowadził osobiście dowódca korpusu, generał major Połbin. Samoloty po przylocie nad cel zbombardowały najpierw dwa pociągi w Znamionce, a następnie wykonały uderzenie na stację Protopowka, gdzie znajdowało się 8 pociągów. W czasie powrotu do macierzystych lotnisk zauważono 20 bombowców niemieckich lecących ku Piatichatce, gdzie znajdowały się wojska radzieckie. Myśliwce osłony ruszyły do ataku, ale napotkały Messerschmitty i Focke-Wulfy z ugrupowania bombowców. Gen. Połbin zdecydował zaatakować bombowce niemieckie samolotami Pe-2 ogniem broni pokładowej. Wywiązała się dość niezwykła walka powietrzna bombowców. W pierwszym ataku Połbin zestrzelił jeden z nieprzyjacielskich bombowców, a pozostali piloci dalsze dwa. Gdy pierwsza grupa samolotów hitlerowskich Luftwaffe została już rozgromiona, pojawiła się druga, licząca 18 maszyn. I one zostały zaatakowane przez radzieckie bombowce oraz osłaniające je myśliwce. Połbin zestrzelił jeszcze jeden hitlerowski bombowiec. Łącznie lotnicy radzieccy zestrzelili w tych dwóch walkach powietrznych, trwających 13 minut, 13 samolotów niemieckich, z tego 6 maszyn zestrzeliły bombowce Pe-2. Grupa radziecka utraciła jedynie 3 samoloty.

Za swój wyczyn dowódca korpusu otrzymał wysokie odznaczenie bojowe, od dowódcy zaś frontu wymówki za to, że jako dowódca wysokiego szczebla lata osobiście na wykonywanie zadań bojowych. Wszelkie zakazy zabraniające bezpośredniego udziału w walkach niewiele jednak w tym wypadku pomagały. U Połbina walory dowódcze łączyły się nierozerwalnie z ogromną odwagą i brawurą. Jego brawura nie wynikała z tak zwanej pogardy śmierci. Była to brawura skalkulowana, oparta na wielu rozważaniach i przemyśleniach.

W drugiej połowie 1943 r. i na początku 1944 r. niebo nad Dnieprem i na zachód od tej rzeki było świadkami wielu sukcesów Połbina jego podwładnych i uczniów. Dowodzone przez niego załogi „peszek" odegrały ważną rolę w zwycięstwach odniesionych wówczas przez wojska radzieckie. W operacji lwowsko-sandomierskiej 1 Frontu Ukraińskiego, podczas lotów bojowych nad polską ziemią, 2 gwardyjski korpus lotnictwa bombowego Iwana Połbina także wzorowo wykonywał swoje zadania. Sam dowódca popisał się zniszczeniem, poprzez bezpośrednie trafienie, mostu na zachodnim Bugu, a następnie licznymi lotami niszczącymi transporty wroga na Rzeszowszczyźnie, w czasie walk na podejściach do Sanu. Samoloty Pe-2 bombardowały transporty i kolumny wroga w rejonie Jarosławia, Przeworska i Łańcuta, a później, kiedy zdobyto pierwsze piędzi ziemi za Wisłą, zadawały druzgocące ciosy niemieckim dywizjom na Kielecczyźnie, zdążającym pod Sandomierz. Tylko w ciągu 1944 r. korpus gen. Połbina wykonał 4661 lotów bojowych.

Szczególnie intensywnie działali połbinowcy, — jak nazywano załogi 2 korpusu bombowego gwardii — w operacji wiślańsko-odrzańskiej. 11 lutego 1945 r. dowodzony przez gen. Połbina korpus otrzymał zadanie obezwładnienia baterii niemieckich, prowadzących ogień do zbliżających się od zachodu do Wrocławia wojsk radzieckich. Generał nie musiał, a nawet wręcz nie powinien lecieć osobiście. Był jednak pilotem z krwi i kości. Gdy zorientował się sam o ważności zadania, postanowił polecieć na czele 9 samolotów i poprowadzić je na wyznaczone cele. Jako pierwszy zobaczył cel i pierwszy runął do ataku. W locie nurkowym został trafiony bezpośrednio pociskiem przeciwlotniczym z 88 mm działa. Pocisk rozerwał się we wnętrzu samolotu. Generał zginął dokładnie w dniu swych urodzin, przeżywszy 40 lat. Iwan Siemienowicz Połbin nie powrócił ze swego 157 lotu bojowego. Zginął za polski Wrocław. Społeczeństwo wrocławskie czci pamięć bohaterskiego lotnika.

6 kwietnia 1945 r. Rada Najwyższa ZSRR nadała po raz drugi pośmiertnie generałowi majorowi Iwanowi Połbinowi tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

TWÓRCZOŚĆ LOTNICZA NASZYCH PRZYJACIÓŁ

Któż z nas nie czytał radzieckich książek lotniczych w przekładzie na język polski, któż nie oglądał radzieckich filmów o tematyce lotniczej lub astronautycznej. Pamiętamy niejeden film telewizyjny, sztukę teatralną. Wielokrotnie podziwialiśmy osiągnięcia radzieckich twórców w dziedzinie plastyki i fotografiki.

Szczególnie dzięki utworom literackim żywo mamy w pamięci czyny lotników radzieckich, nie tylko z okresu wojny ale również z lat pokojowej pracy.

W procesie wzajemnego zbliżania narodów Polski i Związku Radzieckiego, pogłębiania ich braterskiej przyjaźni, ogromną rolę odgrywała — i nadal odgrywa — współpraca kulturalna. W okresie 30-lecia rozwinęliśmy wzajemną wymianę i współpracę kulturalną na niezwykle szeroką skalę.

Przypomnijmy, że w tym czasie wydaliśmy około 11 tys. tytułów książek radzieckich o różnej tematyce, a wśród nich ponad 3 600 tytułów z zakresu literatury pięknej autorów rosyjskich i radzieckich; każdego roku wyświetla się w naszych kinach około 30 nowych filmów radzieckich. Gościliśmy pisarzy, aktorów, plastyków oraz wielu sławnych lotników, autorów wspomnień wojennych.

21 kwietnia br. obchodzimy 30 rocznicę podpisania Układu o Przyjaźni Pomocy Wzajemnej i Współpracy Powojennej między Polską i ZSRR. Z rocznicą tą zbiegają się Dni Kultury Radzieckiej w Polsce. Jest to okazja do przypomnienia niektórych dzieł, zarówno z literatury jak i filmu.

Przykładem mogą być wspomnienia Aleksandra Pokryszkina pt. **„Niebo wojny"**. Napisane przez sławnego pilota myśliwskiego i zarazem dowódcę jednostki lotnictwa radzieckiego okresu wojny, należą do lektur ciągle świeżych, napisanych z pasją, językiem zrozumiałym, po żołniersku.

Wspomnijmy o innych książkach radzieckich, które ukazały się w naszym kraju. Do nich należą m.in. **„Samolot Po-2"** K. Karelina, **„Notatki spadochroniarza"** W. Romaniuka, **„Czkałow"** M. Bobrowa, **„Wojska lotnicze Związku Radzieckiego"** W. Moskowskiego, **„Silniki Lotnicze"** N. Pugaczowa, **„Wspomnienia konstruktora"** A. Jakowlewa, **„Samoloty w walce"** A. Wołkowa, **„Walka o szybkość"** D. Łapunowa, **„Opowieść o prawdziwym człowiekuł'** B. Polewoja, **„Zasady pilotażu"** A. Żabrowa i wiele, wiele innych.

Nie tylko. Autorzy polscy napisali także niejedną książkę na temat lotnictwa radzieckiego. Przykładem może być praca pt. **„Lotnictwo Kraju Rad"**, J. Babiejczuka i J. Grzegorzewskiego (WKiŁ), która była próbą zaprezentowania polskiemu czytelnikowi osiągnięć lotnictwa ZSRR, ze szczególnym uwzględnieniem biur konstrukcyjnych i przemysłu lotniczego.

Oddzielną kartą twórczości radzieckiej są filmy o tematyce lotniczej i astronautycznej. Należą do nich m.in. **„Zwariowane lotnisko"**, **„Opowieść o prawdziwym człowieku"**, **„Szalony lotnik"**, **„Dramat w Kosmosie"**, **„Planeta burz"** czy **„Bariera ognia"**.

Wypada dodać, iż w różnorodnych imprezach Dni Kultury Radzieckiej, organizowanych zarówno w wielkich skupiskach miejskich jak również w mniejszych miejscowościach, uczestniczyć będą najwybitniejsze zespoły artystyczne Związku Radzieckiego. Na wystawach przedstawiony zostanie bogaty dorobek wydawniczy Kraju Rad oraz najciekawsze osiągnięcia w dziedzinie plastyki. Odbędzie się także przegląd dorobku kinematografii ZSRR. W tym czasie przebywać będzie u nas wielu znakomitych twórców radzieckich, którzy spotkają się na wspólnych, roboczych sympozjach z polskimi twórcami i artystami.

Dni Kultury Radzieckiej będą stanowić okazję do dalszego wzbogacenia naszej wiedzy o ZSRR i jego społeczeństwie — do pogłębienia kontaktów z kulturą Kraju Rad.

Sprzyjać one będą w sposób istotny w rozumieniu wzajemnych obyczajów, tradycji i problemów współczesnych, w dziedzinie lotnictwa.

Obserwator

1 PUŁK LOTNICTWA MYŚLIWSKIEGO „WARSZAWA"

Sztandar Pierwszego Lotniczego Pułku Myśliwskiego „Warszawa"

Pułk został sformowany 20 sierpnia 1943 r. na podstawie rozkazu dowódcy 1 Korpusu Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR nr 1 z dnia 19.8.1943 r. jako jednostka korpusu, a później 1 Armii Polskiej. Na podstawie rozkazu dowódcy 1 armii WP nr 0213/KG z dnia 30.8.1944 r. 1 pułk „Warszawa" wszedł w skład 1 dywizji lotniczej, przemianowanej 31.10.1944 r. na 4 mieszaną dywizję lotniczą.

1 pułk lotnictwa myśliwskiego utworzono w oparciu o przeformowaną 1 samodzielną eskadrę lotnictwa myśliwskiego, która została zorganizowana 22 lipca 1943 r. na podstawie rozkazu dowódcy 1 DP im. T. Kościuszki nr 43 z dnia 7.7.1943 r. Na prośbę lotników, decyzją kierownictwa formujących się jednostek polskich w ZSRR 1 plm otrzymał z dniem 6 października 1943 r. nazwę „Warszawa". Sztandar ufundowany przez Związek Patriotów Polskich wręczono pułkowi 1 stycznia 1944 roku.

Etatowo 1 pułk miał mieć w swoim składzie 241 ludzi. W końcu sierpnia 1944 r. stan faktyczny jednostki wynosił 236 osób oraz 40 samolotów (39 Jak-1 i 1 Jak-7). Poczta polowa pułku miała numer 34414.

Szkolenie i przygotowywanie stanu osobowego do działań bojowych odbywało się w sposób specyficzny. W warunkach normalnych tego typu pułku — personel latający i techniczny stanowili absolwenci szkół lotniczych. 1 pułk myśliwski otrzymywał natomiast ludzi nie mających lotniczego przygotowania, których należało wyszkolić od podstaw. W związku z tym w pułku był zorganizowany specjalny oddział, składający się z instruktorów radzieckich.

Pułk został zorganizowany i bazował na lotnisku Grigoriewskoje, położonym na południe od Sielc, w pobliżu szosy Moskwa — Riazań. Poszczególne eskadry, w zależności od realizowanego programu i pory roku, szkoliły się okresowo również na lotniskach Żytowo, Kubianka i Wołosowo.

Ustalono z władzami radzieckimi, że polskie samoloty będą miały radzieckie znaki rozpoznawcze w postaci pięcioramiennej czerwonej gwiazdy oraz biało-czerwone szachownice po obu stronach przedniej części kadłuba. Taki sposób znakowania był przyjęty w lotnictwie krajów okupowanych przez Niemcy hitlerowskie, które wchodziło w skład sił powietrznych wielkich mocarstw sprzymierzonych. Na przykład samoloty lotnictwa polskiego w Wielkiej Brytanii miały znaki rozpoznawcze angielskie (czerwono-biało-niebieskie koła), a na kadłubach polskie szachownice. Chodziło o ograniczenie liczby znaków rozpoznawczych, w celu zmniejszenia możliwości nieporozumień w powietrzu.

W związku z przegrupowaniem 1 Armii Polskiej na początku maja 1944 roku z okolic Żytomierza i Berdyczowa bliżej linii frontu do rejonu Łuck — Kiwerce, należało również przenieść pułk nie opodal miejsc dyslokacji naszej armii. Lotnisko Gostomel w pobliżu Kijowa (położone 20 km na północny zachód od stolicy Ukrainy) było od początku czerwca nowym miejscem bazowania pułku „Warszawa". Samoloty przeleciały ponad 900-kilometrową trasę z lądowaniem na lotniskach w Orle i Priłukach. Na początku sierpnia 1 pułk zakończył program szkolenia bojowego, z wyjątkiem 11 kursantów — pilotów.

W dniach 16—17 sierpnia nastąpił ostatni start „Warszawy" z gościnnej ziemi radzieckiej. W tych dniach załogi jednostki wylądowały w Polsce na lotnisku Dys k. Lublina. Trasę wynoszącą 550 km samoloty przebyły w dwóch odcinkach: Gostomel — Włodzimierzec koło Sarn — Dys.

19 sierpnia 1 pułk myśliwski przeleciał na lotnisko frontowe w Zadybiu Starym, 6 km na południowy wschód od Żelechowa. Lotnisko to położone było około 30 km od linii frontu. Do działań bojowych pułk przystąpił 23 sierpnia 1944 r., osłaniając grupę „Iłów" z 3 pułku lotnictwa szturmowego działających w rejonie Warki. W drugiej połowie września piloci jednostki wzięli udział w walkach w obszarze Warszawy w okresie Powstania, a w październiku wykonywali zadania na kierunku Jabłonny i Legionowa.

W listopadzie i grudniu 1944 r. wydzielone załogi prowadziły rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne nadwiślańskiej rubieży obrony wojsk hitlerowskich między Modlinem i Warszawą. W okresie od 16 do 22 stycznia 1945 r. pułk osłaniał szturmowce oraz wykonywał zadania na korzyść wojsk 47 armii (radz.) i 1 armii WP w operacji warszawskiej. Przy czym 19 stycznia osłaniał pierwszą defiladę 1 i 2 DP w wyzwolonej stolicy.

W dniach 23—28 stycznia jednostka przenosi się na nowe lotnisko do Sannik, a stąd w pierwszej połowie lutego do Bydgoszczy. Z nowego miejsca dyslokacji „warszawiacy" wykonują zadania od 13.2 do 4.3.1945 r. na Pomorzu podczas walk 1 armii WP o przełamanie kolejnych rubieży obronnych Wału Pomorskiego. 5 marca 1945 r. myśliwcy 1 pułku przebazowują się na lotnisko w Mirosławcu, skąd od 9 do 16 marca 1945 r. biorą aktywny udział w bitwie o Kołobrzeg, a następnie prowadzą rozpoznanie i patrolują wzdłuż wybrzeża od Kołobrzegu do wyspy Wolin. Załogi rozpoznawcze wykrywają wyrzutnie rakiet balistycznych V-2 na wyspie Chrząszczewskiej, co zasługuje na specjalne podkreślenie.

14 kwietnia 1945 r. pułk przenosi się na lotnisko nad Odrę do Barnówka, skąd od 16 kwietnia do 4 maja wykonuje różnorodne zadania w operacji berlińskiej, działając na kierunku 1 armii WP. W operacji tej myśliwce „Warszawy" od 25.4.1945 r. działają z lotniska Leuenberg koło Steinbeck, od 30.4 — z lotniska Vehlefanz i od 2.5.1945 r. — z lotniska Möthlow.

Za okres działań bojowych na froncie 1 pułk lotnictwa myśliwskiego ogółem wykonał 1401 lotów bojowych w czasie 1393 godzin. Piloci pułku stoczyli 56 walk powietrznych z samolotami hitlerowskiej Luftwaffe, w wyniku których zestrzelili 9 samolotów (8 FW-190 i 1 Me-109).

W czasie wykonywania zadań bojowych pułk przeprowadził 394 ataki szturmowe do celów naziemnych, podczas których m. in. zniszczono 60 samochodów, 11 parowozów, 18 pojazdów trakcji konnej, 10 baterii artylerii przeciwlotniczej, 2 pociągi towarowe, 1 samolot Ju-52.

W okresie przygotowania do walki i działań bojowych na froncie pułk stracił 16 ludzi.

W czasie szkolenia pułku zginęli przy wykonywaniu zadań służbowych:

— dowódca 1 eskadry lotnictwa myśliwskiego mjr Wacław Kozłowski i instruktor oficer radziecki ppor. A. Korowin (10.8.1943 rok);

— uczeń — pilot pchor. Jerzy Czerny (22.10.1943 r.);

— instruktor — pilot chor. Iwan Bondar i uczeń — pilot pchor. Ryszard Borzekowski (18.11.1943 r.);

— instruktor — pilot ppor. Andrzej Gawriłow (kwiecień 1944 r.);

— uczeń — pilot pchor. Jan Grabarz (25.7.1944 r.);

— nawigator pułku mjr Zygmunt Kisielow (6.8.1944 r.);

— majster uzbrojenia st. szer. Eugeniusz Kruczek (18.8.1944 r.).

W czasie wykonywania zadań bojowych na froncie polegli:

— dowódca klucza ppor. Józef Gościumiński w okolicach Ogorzeliny na Pomorzu (13.2.1945 r.);

— szef strzelania powietrznego pułku kpt. Oleg Matwiejew nad Piłą (14.2.1945 r.);

— pilot 2 eskadry chor .Aleksander Broch w rejonie Kołobrzegu (15.3.1945 r.);

— dowódca pułku ppłk Jan Tałdykin w okolicach Połczyna-Zdroju (16.3.1945 r.);

— nawigator eskadry por. Anatoliusz Szyrokun w rejonie Barnówka (23.4.1945 r.);

— chor. Roman Wierzchnicki nad lotniskiem Barnówko (20.4.1945 r.).

Ponadto nie wrócił z zadania bojowego w dniu 24 września 1944 r. dowódca 3 eskadry mjr Tadeusz Wicherkiewicz. Wyskoczył ze spadochronem po stronie nieprzyjaciela i dostał się do niewoli.

Ogółem pułk stracił 12 samolotów bojowych, w tym 5 samolotów Jak-1 i 7 Jak-9.

W okresie organizacji, szkolenia i działań bojowych pułkiem dowodzili kolejno:

— mjr Tadeusz Wicherkiewicz (20.8—30.12.1943 r.);

— ppłk Jan Tałdykin (22.2.1944 r. — 16.3.1945 r.);

— mjr Wasyl Gaszyn (17.3. 1945 r. — do końca wojny).

Zastępcami do spraw polityczno-wychowawczych byli w tym czasie:

— por. Alfred Wiślicki (20.8.1943 r. — 10.12. 1943 r.);

— kpt. Józef Welker (11.12.1943 r. — 19.2.1944 r.);

— mjr Medard Konieczny (20.2.1944 r. — 4.1.1945 r.);

— kpt. Michał Jakubik (5.1.1945 r. — do końca wojny).

1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" wykonując wszystkie postawione przed nim zadania wniósł istotny wkład w dzieło zwycięstwa nad hitlerowskimi Niemcami. W uznaniu wielkich zasług rozkazem Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego nr 189 z dnia 22.8.1945 r. 1 pułk został odznaczony Krzyżem Orderu Virtuti Militari V Klasy.

Historia walk 1 plm „Warszawa" jest także pięknym dokumentem braterstwa broni lotników polskich i radzieckich. Instruktorzy radzieccy uczyli naszych pilotów i personel techniczny. Przekazywali im swoje bogate doświadczenia. To właśnie pod ich kierownictwem nasi lotnicy przysposabiali się do tej odpowiedzialnej służby w obronie polskiego nieba.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Po śmierci ppłka Jana Tałdykina 1 PLM „Warszawa" dowodził mjr Wasyl Gaszyn (od 17 marca 1945 do końca wojny). Na zdjęciu mjr W. Gaszyn omawia zadanie przed lotem bojowym.

Zastępca dowódcy 1 PLM „Warszawa" do spraw pol-wych. por. pil. Michał Jakubik dzieli się ze swymi kolegami pułkowymi wrażeniami po wykonanym locie bojowym.

Służba techniczna 1 PLM „Warszawa". Na zdjęciu mechanicy ładują amunicję do broni pokładowej samolotu myśliwskiego, na lotnisku Barnówko (kwiecień 1945 r).

SAMOLOTY, Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

AGGREGAT A-4 (V-2)

Druga odwetowa broń hitlerowska Vergeltungswaffe-2 (V-2), czyli oficjalnie Aggregat-4 (A-4), podobnie jak V-1, została rozpracowana przez wywiad Armii Krajowej. Polacy dostarczyli Anglikom informacji dotyczących miejsca prób i zdobytych danych technicznych. Zdobyto kompletny niewypał V-2, a rozmontowane części (silnik, aparaturę sterującą) przesłano do Anglii (akcja „Most").

W 1936 r. zorganizowano w Niemczech hitlerowskich na wyspie Uznam w Peenemünde ośrodek badań rakietowych, gdzie dyrektorem technicznym został W. von Braun. W latach 1937—40

przeprowadzono wiele prób z małymi (długość — 6,85 m) rakietami A-3 i A-5. Prace nad nową, większą rakietą rozpoczęto od projektowania silnika. Okazało się konieczne zastosowanie pompy o wielkim wydatku (129 kg/s) do podawania ciekłego tlenu i alkoholu do komór mieszania i do 18 dysz. Do napędu tych pomp wykorzystano parę wodną z rozkładu nadtlenku wodoru pod działaniem nadmanganianu potasu (osiągnięto moc 680 KM przy 5 000 obr/min). Silnik uruchomiono na stanowisku prób po raz pierwszy 21.III.1940 r. W końcu programu prób osiągnięto ciąg silnika — 25 400 kG. Ze względu na możliwość przejęcia radiowych sygnałów sterujących przez Anglików i wprowadzenia przez nich zakłóceń, przyjęto automatyczne sterowanie lotem rakiety. Z ziemi wysyłano jedynie sygnał radiowy na odcięcie paliwa po osiągnięciu odpowiedniej prędkości przez rakietę. Utrzymanie zadanego kursu odbywało się za pomocą giroskopów i sterów na statecznikach oraz sterów grafitowych umieszczonych w dyszy silnika. Zapalnik materiału wybuchowego był włączany przez układ radiowy na 3 m przed uderzeniem o ziemię.

Dopiero 18.III.1942 r. kompletna rakieta A-4 stanęła na stanowisku. Próba odpalenia skończyła się wybuchem. Do końca 1942 r. tylko jedna próba udała się. Plan rozwoju i masowej produkcji był zatwierdzony, jednak nie zrealizowany z powodu braku materiałów, ludzi, a także bombardowania Peenemünde w sierpniu 1943 r. przez aliantów. Po tym bombardowaniu poligon rakietowy zorganizowano w pobliżu wsi Blizna koło Mielca. W listopadzie 1943 r. podjęto próby startów. Rakieta po przejściu górnego punktu toru i wejściu w gęstsze warstwy atmosfery, łamała się. Wymagało to wzmocnienia konstrukcji. Próby ciągnęły się długo. Pierwszy bojowy wystrzał nastąpił 5.IX.1944 r. z wyrzutni położonych w pobliżu Liége — celem był niedawno wyzwolony Paryż. 9 września, z wyrzutni położonych w pobliżu Hagi, ostrzelano po raz pierwszy Londyn. Wtedy to propaganda hitlerowska nazwała te rakiety V-2 (broń odwetowa-2).

Do końca wojny wyprodukowano ok. 6 000 rakiet A-4, z czego ok. połowa była użyta. Od V-2 najbardziej ucierpiała Antwerpia. W mieście tym wybuchło 1 265 pocisków. W Londynie naliczono 517 wybuchów A-4.

Na przełomie lat 1944—45 przeprowadzano próby z rakietą A-4b, która miała płaszczyzny nośne dla zwiększenia zasięgu, ale nie osiągnięto pozytywnych rezultatów (skrzydła ulegały zniszczeniu przy wejściu w górne warstwy atmosfery).

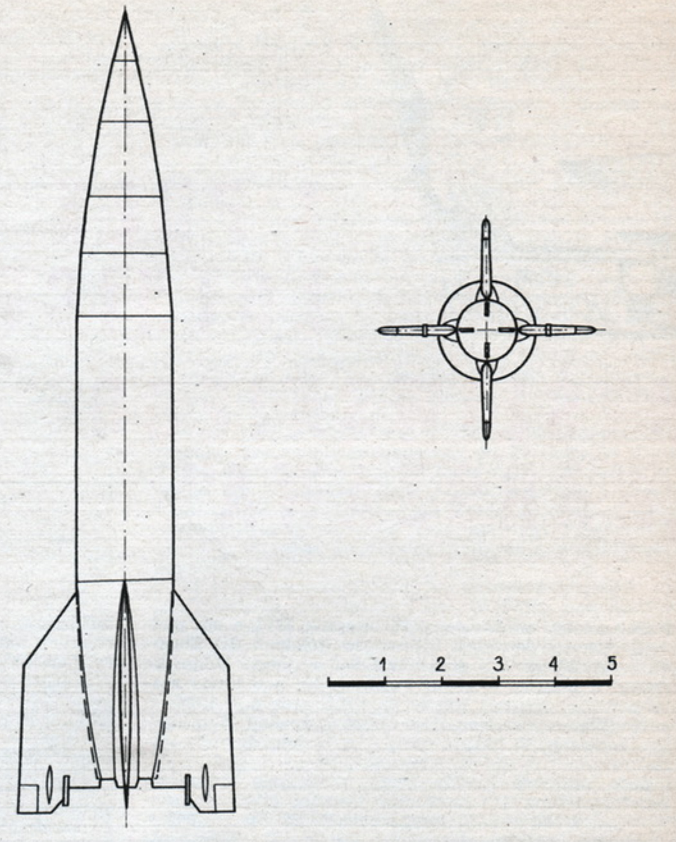
(W. S.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość stateczników — 3,57 m, długość — 14,065 m, średnica kadłuba — 1,65 m.

Masy: Masa własna — 3 095 kg, materiały wybuchowe — 975 kg, paliwo — 8 830 kg, masa całkowita — 12 900 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 5 580 km/h, prędkość w chwili uderzenia — 2 900 km/h, pułap lotu — 97 km, czas lotu — 3 min. 40 s, zasięg — ok. 300 km.



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

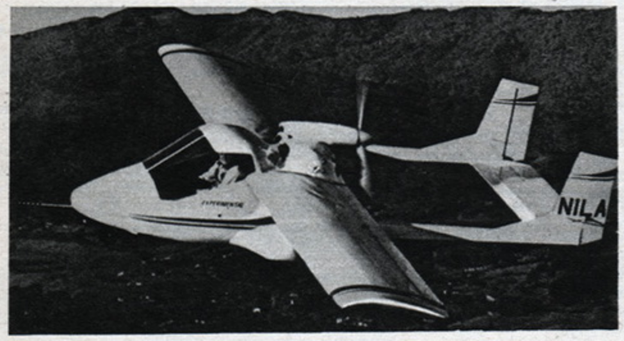
LARKIN „SKYLARK"

Jedną z ciekawszych konstrukcji amatorskich ostatnich lat jest „Skylark", zbudowany przez Keitha Larkina z Kalifornii. Oblot samolotu odbył się w połowie 1973 r., a obecnie trwają próby w locie. Zapowiadana jest też wersja wodna (amfibia). „Skylark" wyróżnia się niezwykłym układem i nowoczesną sylwetką, a także stosunkowo prostą konstrukcją.

„Skylark" jest dwumiejscowym i jednosilnikowym, półwolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji mieszanej (metal — plastyk).

Skrzydła proste o obrysie prostokątnym i stałym profilu mają konwencjonalną konstrukcję metalową z pojedynczym dźwigarem i metalowym, pracującym pokryciem (wzorowaną na konstrukcjach Cessna). Zakończenie skrzydeł z laminatu. Lotki bezszczelinowe. Klap brak. Skrzydła wsparte są do kadłuba parą pojedynczych zastrzałów w miejscach zamocowania wsporników usterzenia.

Krótki kadłub-gondola wykonany jest w postaci skorupy z laminatu, przymocowanej do wewnętrznej struktury w kształcie litery „L", zespawanej z wyciskanych rur duralowych o przekroju kwadratowym 10 × 10 cm. Kabina umieszczona przed płatem ma 2 miejsca dla załogi z fotelami obok siebie. Połówki osłony ze szkła organicznego otwierają się przy wsiadaniu do przodu, zapewniając wygodny dostęp na ziemi i dobrą widoczność w locie.



Usterzenie klasyczne, wolnonośne, z podwójnym usterzeniem pionowym, osadzone jest na końcach dwóch wsporników o przekroju prostokątnym, wykonanych z blachy duralowej przy pomocy nitowania i przymocowanych do dolnej powierzchni skrzydeł.

Niskie, niechowane podwozie trójkołowe z kołem przednim zamocowane jest do ramy „L" kadłuba. Koła główne ukryte są w owiewkach, stanowiących rozszerzenie skorupy kadłuba.

Napęd samolotu stanowi samochodowy silnik VW-1700 o mocy 67 KM napędzający stałe dwułopatowe śmigło pchające o średnicy 1,75 m przy pomocy układu 5 pasków klinowych.

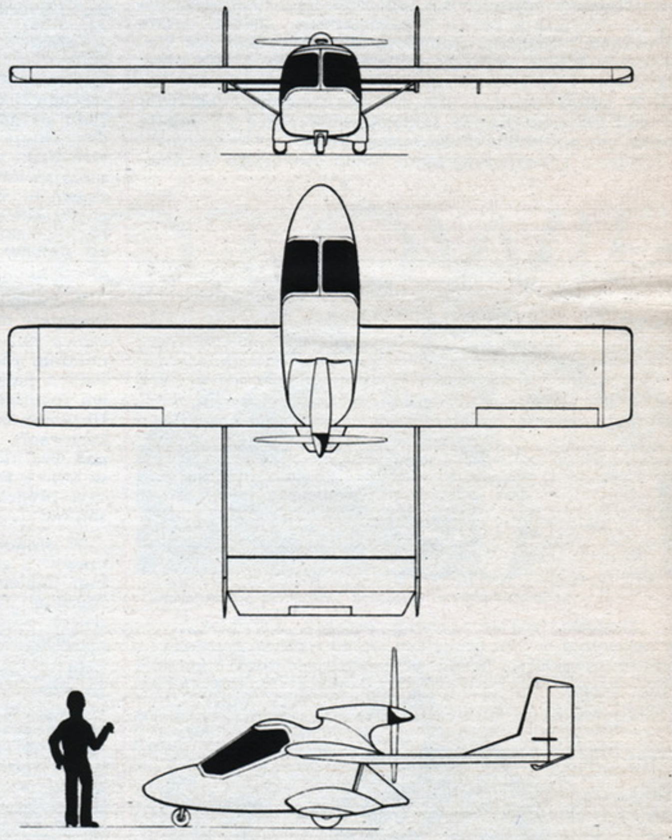
(J. Ś.)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,10 m, długość — 5,95 m, wysokość — 1,90 m, pow. nośna — 10,6 m², wydłużenie — 6,2.

Masy: Masa własna — 209 kg, masa całkowita — 360 kg, obciążenie pow. — 34 kg/m², obciążenie mocy — 5,4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 185 km/h, prędkość przelotowa — 161 km/h, prędkość przeciągnięcia — 67,5 km/h, wznoszenie — 2,75 m/s, pułap — 3 700 m, zasięg — 640 km, rozbieg — 183 m, dobieg — 168 m.



LAMUS

AVRO-531 „SPIDER"

Wytwórnia brytyjska Avro podejmowała w przeszłości liczne próby opracowania „idealnego" samolotu myśliwskiego, który ze względu na swoje walory byłby bezkonkurencyjny.

Jedną z takich prób była budowa samolotu „531-Spider" (pająk). Konstruktor samolotu Roy Chadvick podporządkował wszystko dla uzyskania maksymalnej zwrotności. Wynikła z tego zwarta sylwetka samolotu, zapewniająca korzystny rozkład mas. Zdecydowano się nawet na niewygodne dla pilota przesunięcie kabiny do przodu, przez co znalazła się ona niemal w osi obrotów samolotu. Pilot wchodził do kabiny przez otwór znajdujący się w górnym płacie. Dolny płat miał szczątkowy charakter — jego powierzchnia wynosiła ok. 1/3 powierzchni płata zasadniczego. Mocne zastrzały i wsporniki płatów oraz metalowy szkielet kadłuba zapewniały dużą sztywność konstrukcji.

Samolot został oblatany na początku kwietnia 1918 r. Już pierwsze loty potwierdziły spełnienie założeń konstruktora. „Spider" odznaczał się doskonałą zwrotnością. Pod tym względem był rzeczywiście bezkonkurencyjny. Wadą samolotu była jednak zbyt mała prędkość, nawet w porównaniu z będącymi od dawna na wyposażeniu armii brytyjskiej myśliwcami Sopwith „Camel". To było główną przyczyną nie zakwalifikowania „Spidera" do produkcji seryjnej.

Avro-531 początkowo wyposażony był w silnik 9-cylindrowy Le-Rhône-9J o mocy 110 KM, a następnie w silnik Clerget-9B o mocy 130 KM.

Uzbrojenie — jeden karabin maszynowy Vickers kal. 7,7 mm.

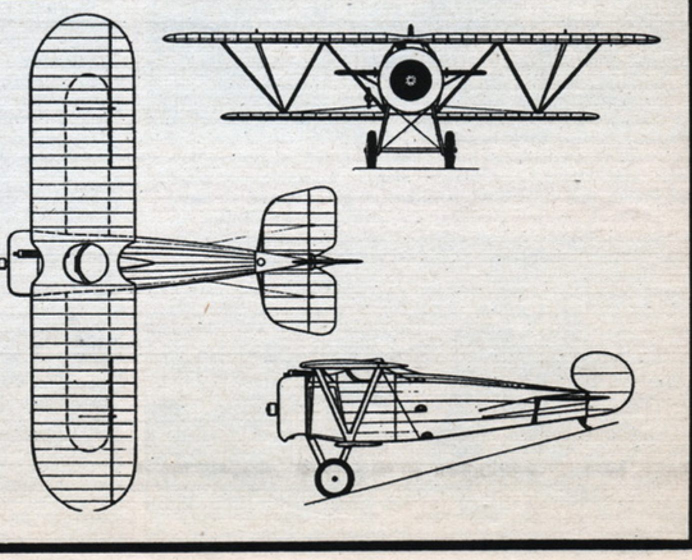
(J)

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 8,68 m, długość — 6,25 m, wysokość — 2,38 m, pow. nośna — 17,55 m².

Masy: Masa własna — 473 kg, masa całkowita — 688 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 193 km/h, czas wznoszenia na wysokość 3000 m — 9,5 min.



POCZTA

OSTATNI AWANS FRANCISZKA ŻWIRKI

„Z rozdziału „Śmierć orłów" książki Marii Wardasówny „Zew przestworzy" dowiedziałem się, że (cytuję): „Porucznik Żwirko otrzymał wreszcie wyczekiwany od dziesięciu lat przez jego najbliższe otoczenie stopień kapitana. Ale tak jak za życia — i teraz po śmierci awans go nie obchodził". Zdziwiło mnie to trochę, ponieważ we wcześniejszej książce Bohdana Arcta „Rycerze biało-czerwonej szachownicy" napisano zupełnie co innego o odznaczeniu i awansie por. Franciszka Żwirki. Cytuję: „Zaledwie dwa tygodnie po wielkim sukcesie Franciszek Żwirko, już w stopniu kapitana, oraz inż. Stanisław Wigura, lecąc do Czechosłowacji w czasie burzy, która ich napotkała, giną nad miejscowością Cierlicko Górne."

Jak jest więc naprawdę? Czy por. Żwirko pośmiertnie zostaje odznaczony do stopnia kapitana, jak pisze Maria Wardasówna, czy jednak przed tragicznym lotem do Czechosłowacji, jak napisał Bohdan Arct?" — pyta **Janusz Białowąs z Łomianek k. Warszawy.**

Franciszek Żwirko za zwycięstwo w Challenge'u otrzymał Złoty Krzyż Zasługi. Natomiast pośmiertnie awansowany został do stopnia kapitana i odznaczony Orderem „Polonia Restituta". Potwierdza to także syn Franciszka Żwirki, Henryk, którego o to pytaliśmy.

PAMIĄTKI Z AEROKLUBU CZĘSTOCHOWSKIEGO

Z okazji jubileuszu 40-lecia Aeroklubu Częstochowskiego ukazały się okolicznościowe wydawnictwa i pamiątki. W odpowiedzi Czytelnikom, zainteresowanym tymi pamiątkami, informujemy, że znaczki klubowe w wersjach z „40" i standardowej (po 20 zł) oraz proporce (60 zł) nabyć można w kiosku z pamiątkami PTTK — **Częstochowa, II Aleja 39/41.** Kiosk prowadzi sprzedaż wysyłkową za zaliczeniem pocztowym. Wkrótce nabyć tam będzie można także okolicznościową plakietę wydaną z okazji jubileuszu Aeroklubu Częstochowskiego.

ZDJĘCIA Z POWIETRZA

Krzysztof Śliwicki — Bydgoszcz. Na wykonywanie zdjęć fotograficznych z powietrza potrzebna jest specjalna, imienna zgoda odpowiednich władz wojskowych.

BADANIA LOTNICZO-LEKARSKIE

Henryk Kędzia — Turbia, Henryk Jamiński — Toruń. Skierowania na badania lotniczo-lekarskie w Głównym Ośrodku Badań Lotniczo-Lekarskich Aeroklubu PRL we Wrocławiu wydają aerokluby regionalne. Orzeczenie GOBLL-u jest najważniejszym i jedynym świadectwem o stanie zdrowia kandydata na szkolenie lotnicze. Po wyleczeniu schorzenia można po raz drugi stawać przed komisją lotniczo-lekarską GOBLL-u.

SZKOLENIE CUDZOZIEMCÓW

Miroslav Zdrazil — Brno (CSRS). Cudzoziemcy latać i szkolić się na szybowcach w Polsce mogą w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. oraz w Aeroklubach Jeleniogórskim i Tatrzańskim. Szczegółowych informacji udziela **Aeroklub PRL — ul. Krakowskie Przedmieście 55, 00-071 Warszawa.**

ZALEGŁE EGZEMPLARZE

Wiesław Mendys — Dąbrowa Tarnowska, Andrzej Maciejewski — Lubań Śląski, Ferdynand Zuber — Brzeźnica Dębicka, Cezary Nadolski — Gdańsk. Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych numerów „Skrzydlatej Polski", na uprzednie pisemne zamówienie, prowadzi **Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — ul. Towarowa 28, 00-839 Warszawa.**

KANDYDAT DO KAK-U

Tadeusz Ilamowski — Jadowniki, pow. Brzesko. Odpowiadamy na pytania: W sprawach związanych z **Muzeum Lotnictwa i Astronautyki** należy pisać bezpośrednio pod adresem tego muzeum: **31-864 Kraków, al. Planu 6-letniego 17, skr. poczt. 17.** O domniemanej wystawie samolotów amatorskich w tym roku nic nam oficjalnie nie wiadomo. By zostać członkiem Klubu Amatorów Konstruktorów, należy przesłać pod adresem naszej redakcji swoje dane osobiste i adres oraz podać rodzaj zainteresowań. Do KAK-u przyjmujemy kandydatów, którzy ukończyli 16 lat.

KSIĄŻKI

Janusz Gac — Zamość, Stanisław Paluch Bielsko-Biała, Andrzej Sosnowski — Jaroszewy, pow. Kościerzyna, Włodzimierz Misiewicz — Gdańsk. Książki o tematyce lotniczej, astronautycznej i modelarskiej nabyć można w większych księgarniach na terenie całego kraju. Książki takie nabywać można także drogą korespondencyjną, za zaliczeniem pocztowym, m. in. w: **Powszechnej Księgarni Wysyłkowej w Warszawie, ul. Nowolipie 4 lub w Głównej Księgarni Technicznej w Warszawie, przy ul. Świętokrzyskiej 14.** Książki wydane przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności nabyć można drogą pocztową lub bezpośrednio w **salonie wydawniczym WKiŁ w Warszawie przy ul. Kazimierzowskiej 52.**

Książki zagraniczne nabyć można w specjalnych punktach sprzedaży (księgarnie, Kluby MPiK). Zamówienia na takie książki przyjmuje także **Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", w Warszawie, przy ul. Wroniej 23.**

Książki lotnicze WKiŁ

A. Pazio, J. Winczo ● METODYKA SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO ● Seria Aeroklubu PRL: Wyczynowe szkolenie szybowcowe. Warszawa, 1975 r., wyd. 1., str. 204, nakład 4000 egz., cena 25 zł.

Metody szkolenia pilotów szybowcowych i organizacji procesów nauczania oraz zasady wychowania lotniczego.

Odbiorcy: Instruktorzy szybowcowi, kierownicy ośrodków szkolenia lotniczego, piloci szybowcowi.

Do nabycia w księgarniach „DOMU KSIĄŻKI"

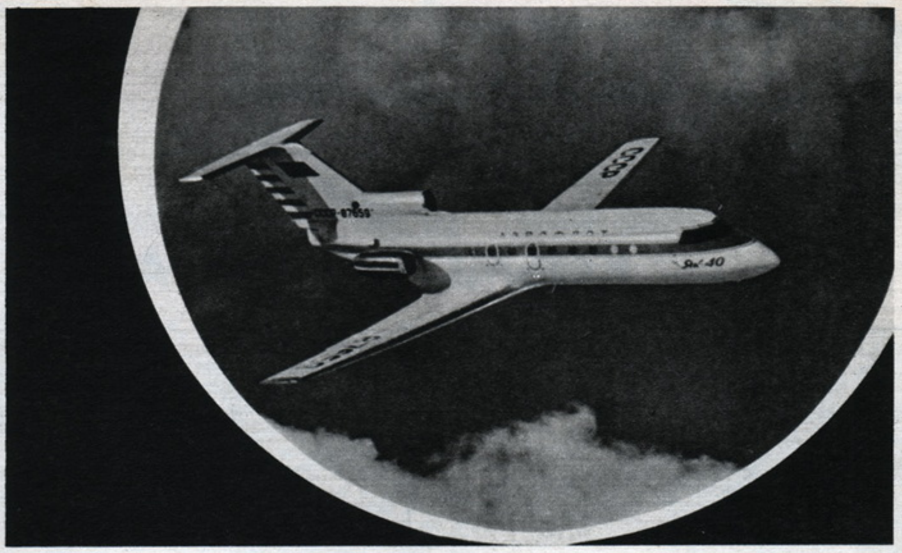
PRACA DLA KANDYDATÓW NA KONTROLERÓW RUCHU LOTNICZEGO

Zarząd Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zatrudni kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego w następujących portach lotniczych: Warszawa, Gdańsk, Poznań i Kraków.

Wymagania, jakim powinien odpowiadać kandydat: wiek 20—26 lat, ukończenie szkoły średniej, dobry stan zdrowia, odbycie służby wojskowej lub trwałe zwolnienie z obowiązku jej odbycia, zameldowanie w jednym z wyżej wymienionych miast lub jego pobliżu, pożądana znajomość języków angielskiego i rosyjskiego w zakresie szkoły średniej.

Bliższych informacji udzielają: Wydział Szkolenia Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, Aleja Żwirki i Wigury 1A, pokój 41, telefon 46-40-31 do 37, wewnętrzny 125 lub 158, dojazd autobusem 175 oraz Naczelnicy Portów Lotniczych: Gdańsk, tel. 41-10-27; Poznań, tel. 44-481; Kraków, tel. 55-622.

(Ogł. nr 35)



JAK-40

PASAŻERSKI SAMOLOT ODRZUTOWY NAJWYGODNIEJSZY W LOKALNYM RUCHU LOTNICZYM

— Możliwość eksploatacji z lotnisk gruntowych i trawiastych
— Niezależność od środków naziemnych — samodzielny rozruch
— Rozbieg samolotu nie przekracza 700 m, dobieg — 360 m
— Komfort, jak w wielkich samolotach odrzutowych
— Niski poziom hałasu we wnętrzu samolotu
— Niezawodność — dzięki prostocie układu
— Niskie koszty eksploatacji
— Charakterystyki, umożliwiające eksploatację w okolicach górzystych

Eksploatacja niezależna od pogody, w dowolnym okresie dnia i nocy — dzięki nowoczesnym wyposażeniu nawigacyjnemu

— Liczba miejsc pasażerskich — 32
— masa startowa — 16 000 kg
— maksymalny ładunek handlowy — 2 720 kg
— Zasięg samolotu z maksymalnym zapasem paliwa — 1 800 km
— Prędkość podróżna — 550 km/h

Oferujemy również wariant „Salon"

Ponad 450 samolotów eksploatowanych przez „AEROFŁOT" wykazało się niezawodną pracą.

Samolot pokazowy obleciał cały świat, odwiedzając wszystkie kontynenty.

Przelatując ponad 200 000 km bez jakiejkolwiek awarii, udowodnił swoją niezawodność.

Szczegółowych informacji udziela:

АВИАЭКСПОРТ ·AVIAEXPORT·

V/O AVIAEXPORT
ZSRR, Moskwa, 121200
pl. Smolenskaja-Siennaja 32/34
Telefon: 244-26-86
Adres telegraficzny: Moskwa Awiaeksport
Telex: 7257

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", „Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 11.IV.1975 r. Zam. 4562
INDEKS 37703/37505 B—84

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

KOSMOS WZYWA

Tym razem odbędziemy krótką podróż rakietą po niezbyt odległym w czasie świecie przyszłości. Dwa są tego powody. Pierwszy, to obchodzone właśnie w naszym kraju Dni Kultury Radzieckiej. Drugi — spotkanie z unikalnym w Związku Radzieckim, a może i w świecie, twórcą: artystą plastykiem — futurologiem astronautyki — **Andriejem Sokołowem.** Artysta mieszka w Moskwie. Pierwszy jego szkic o tematyce astronautycznej powstał 4 października 1957 r. pod wpływem lotu „Sputnika-1". Od tej chwili Sokołowa urzekła astronautyka. Zaczął czytać literaturę naukowo-fantastyczną i rysować.

Dziś mówi: Wychodziło naiwnie. Czułem, że mam za mało wiedzy. Potem w Leningradzie, od polskiego pisarza — futurologa Stanisława Lema, usłyszałem bardzo trafne słowa: „Kosmos jest nieskończenie zróżnicowany, stąd i futurolodzy muszą wiedzieć o nim nieskończenie wiele".

Zaczęły powstawać artystyczne wizje przyszłości astronautyki: „Do rozumnych braci w Kosmosie", „Narodziny Metagalaktyki", „Skok w antymaterię", „Planeta drugiego słońca" i inne...

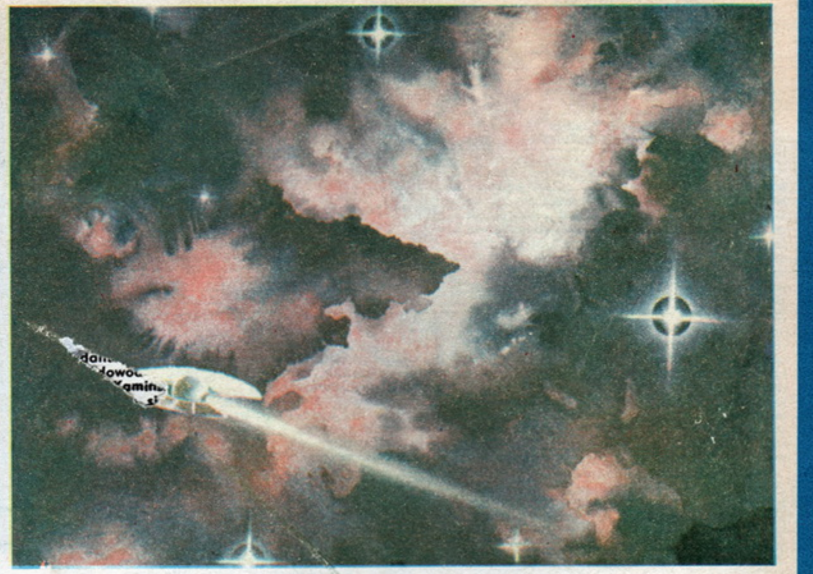
Ale rzeczywistość astronautyki okazała się wspaniała. Pierwszy lot orbitalny Jurija Gagarina. Pierwszy krok w otwarty Kosmos Aleksieja Leonowa. Przypadek sprawił, że Leonow, który był malarzem-amatorem, spotkał się z Sokołowem. Tak powstał zespół twórczy łączący prawdziwą wiedzę techniczną z prawdziwym talentem artystycznym. Więcej: Leonow patrzył na Kosmos okiem artysty i dostrzegał w nim więcej niż inni astronauci. Na przykład, gdy Sokołow namalował na jednym z obrazów żółte światła miast na Ziemi, Leonow zwrócił uwagę, że światła te widziane z orbity są czerwone. Nasza dotąd zielona planeta (tak nazywali ją od wieków poeci) przekształciła się po pierwszych załogowych lotach kosmicznych w błękitną. A niedawno uczeni wyjaśnili, że na Wenus istnieją warunki, przy których występują zakrzywienia promieni świetlnych. I człowiek będzie tam widział zupełnie inaczej niż na Ziemi.

Andriej Sokołow ma w swoim dorobku artystycznym obrazy astronautyczne nasycone hipotezami, a nawet... wzorami matematycznymi. Artysta zna osobiście wielu radzieckich uczonych, którzy chętnie konsultują jego prace malarskie. Akademik Wiktor Ambarcumian, na przykład, robi nawet szkice dla przyszłych obrazów Sokołowa.

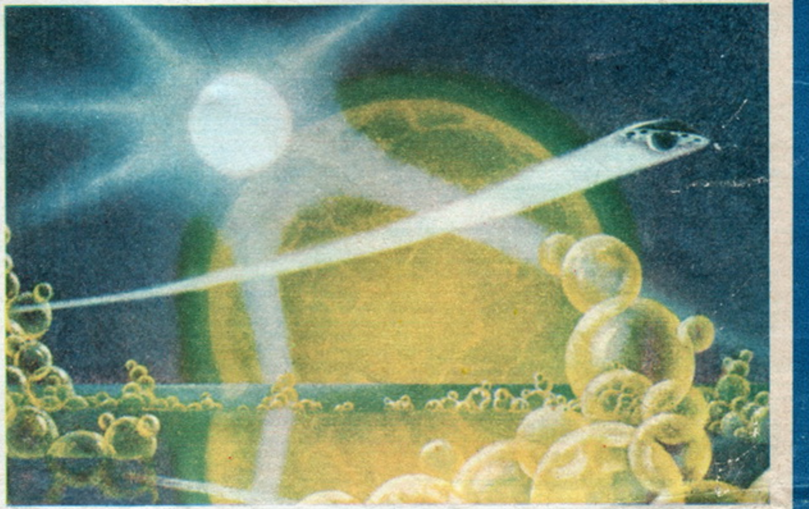
Ale Sokołow najchętniej maluje człowieka pracującego na międzyplanetarnych trasach, na odległych planetach, za granicami naszego widzialnego świata. Jego natchnieniem nie są marzenia o lotach kosmicznych, lecz przede wszystkim realne dzieła ludzi astronautyki radzieckiej, otwierających nowe drogi ku innym planetom i gwiazdom. A to czyni twórcze fantazje Sokołowa szczególnie przekonywającymi.

Dziś, gdy rzeczywiste osiągnięcia astronautyki stały się bliskie milionom ludzi oglądających bezpośrednie transmisje telewizyjne z Kosmosu, malarstwo Sokołowa nie wydaje się już takie fantastyczne, jak poprzednio. Po prostu: tematyka jego obrazów stoi już na progu rzeczywistości.

Zapraszamy do obejrzenia kilku charakterystycznych obrazów Andrieja Sokołowa.



„Ku gwiazdom"



Południe na planecie „dwóch słońc"

Automaty badają planetę Wenus (z prawej)

„Stacja orbitalna w przestrzeni kosmicznej" (poniżej).

CZY REALNY JEST CICHY PORT LOTNICZY

Radzieccy specjaliści dzięki pomocy elektronicznej maszyny obliczeniowej określili optymalne i efektywne warunki startów i torów lotu samolotów odrzutowych, w celu zmniejszenia hałasu wywoływanego przez silniki. Obliczenia te zostały sprawdzone w praktyce przy eksploatacji radzieckich samolotów odrzutowych Tu-134 i Il-62. Wyniki lotów eksperymentalnych pokazały, że przystosowując określone metody pilotażu, można poważnie obniżyć hałas w okolicach portów lotniczych.

Hałas już dawno stał się zmorą świata współczesnego. Jest niepotrzebnym produktem cywilizacji. Wielu uczonych krajów zachodnich pesymistycznie patrzy na problemy walki z tym zjawiskiem i uważa, że z każdym dniem będzie coraz bardziej wdzierać się ono w istnienie człowieka i „karać" go za postęp techniczny: głuchotą, chorobami nerwowymi itd.

Czy rzeczywiście nie ma wyjścia z zaistniałej sytuacji? Doświadczenia zakładów naukowych w ZSRR wykazały, że jest wyjście. Konieczne jest tylko prowadzenie tych prac kompleksowo, na skalę ogólnopaństwową.

W Związku Radzieckim walkę z hałasem prowadzą od szeregu lat połączone siły ponad 12 tys. specjalistów sześciu naukowo-badawczych instytutów związków zawodowych, 15 instytutów higieny pracy i chorób zawodowych, 219 katedr szkół wyższych.

Najstarsze laboratorium tego typu jest w Leningradzie. Zostało utworzone już na początku lat trzydziestych. Opracowano w nim pierwsze na świecie normy sanitarne, ograniczające hałas w przemyśle. W Moskwie dwa zakłady naukowe z powodzeniem opracowywują metody uwolnienia człowieka od hałasu w przemyśle lekkim.

Rada Ministrów ZSRR podjęła specjalną decyzję o poziomie ograniczenia hałasu w zakładach przemysłowych miast i innych miejscowości. W tym dokumencie rządowym, świadczącym o podjęciu przez państwo walki o ciszę na terenie całego kraju, przewidziano przede wszystkim wprowadzenie cichych procesów technologicznych. Postanowiono, na przykład, znacznie skrócić (aż do całkowitego zakazu) prowadzenie robót nocnych na ulicach i placach miast, jeżeli hałas towarzyszący tym pracom przekracza normy standardowe.

W latach 1973–75 wszystkie radzieckie ministerstwa i resorty, których przedsiębiorstwa mają hałaśliwe procesy technologiczne, obowiązane są do wprowadzenia odpowiednich norm celem uchronienia mieszkańców miast od ich szkodliwych skutków. Ministerstwu Lotnictwa Cywilnego ZSRR, specjalnie, polecono opracowanie projektu standardu państwowego, określającego dopuszczalny poziom hałasu statków powietrznych w rejonach zamieszkałych przez ludzi, w pobliżu portów lotniczych. I w tym przypadku przydają się doświadczenia zebrane już przez uczonych i lotników radzieckich.

W tym miejscu wypada zauważyć, że bez względu na masowe zastosowanie samolotów odrzutowych, przesuwających strefę hałasu w okolicach portu lotniczego do 120 km², w Związku Radzieckim są one stosunkowo ciche i problem ten na razie nie występuje zbyt ostro. Na przykład, cztery duże moskiewskie porty lotnicze rozmieszczone są tak wokół miasta, a kierunki lotów są tak między nimi podzielone, że samoloty nie latają w strefie miejskiej.

Walka z hałasem w radzieckich portach lotniczych prowadzona jest nieprzerwanie i z powodzeniem. Zaczyna się już przy ocenie akustycznych charakterystyk nowych samolotów w stadium projektowania i dalej prowadzona jest podczas organizacji wszystkich prac na lotnisku aż do wyboru miejsca lotniska, które jest oceniane z punktu widzenia jego wpływu na życie pobliskich osiedli mieszkaniowych.

W. ŁUŃKOW (APN)
tłum.: J. Sławek

Zdjęcia: „Sputnik"